

AGORA SE SABE O QUE ELES QUERIAM!

31 de março de 1964 – Com o País próximo do caos, as famílias nas ruas, já desesperadas, em uníssono com a imprensa majoritária, pedem socorro às Forças Armadas, a única Instituição Nacional ainda sob controle, no Brasil. Também assediada, a instituição castrense começava a revelar os primeiros sinais de desagregação dos seus pilares básicos da Disciplina e da Hierarquia.

Os poderes Legislativo e Judiciário tombavam inertes, impotentes ante a conivência do Executivo com a balbúrdia que se instalara, este, chefiado por personalidade pusilânime e submissa, dominada por praticantes extremados de ideologias radicais.

Era preciso agir rapidamente, antes que fosse tarde. Assim, mais uma vez, os cidadãos fardados se apresentaram em defesa da Pátria ameaçada, com o objetivo principal de restabelecer a ordem institucional no País.

Desde os primeiros momentos, foi necessário o uso forte da autoridade para que os propósitos revolucionários fossem alcançados, no mais curto prazo possível, entretanto, sem ruptura da base institucional republicana.

Foram vinte e um anos de trabalho árduo e construtivo, com planejamento e competência, que nos levaram da 45ª à 8ª economia do planeta, registrando, nesse período, a média anual de cerca de 7% de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) – marca jamais atingida em qualquer outro governo na História do Brasil.

A sociedade vivia em paz, com segurança e farta oferta de empregos, usufruindo de contínuo crescimento tecnológico e das disponibilidades de energia, transporte e comunicações, juntamente com inúmeros outros benefícios sociais e estruturais, que não cabe aqui serem enumerados.

Inconformada com a frustração de seus planos de dominação, uma minoria sectária deu início, de forma subterrânea e covarde, a uma seqüência de ações de violência urbana, nelas incluídos, entre outros, os seqüestros e assaltos a bancos, além de assassinatos de inocentes e de “justiçamentos” selvagens. Desempenharam, assim, o papel de verdadeiros precursores das ações de terrorismo indiscriminado e inconseqüente, que, hoje, têm seus seguidores nos atores do crime organizado que apavora a sociedade indefesa.

Depois, vieram os governos da Nova República e, com eles, um longo período de recessão econômica (1985 a 2006) que continua até hoje. Tais governos, gradativamente, foram sendo exercidos por políticos oportunistas, que se tornaram simpatizantes dos ex-guerrilheiros, sem conseguir recuperar o ritmo de crescimento anterior.

Finalmente, em 2003, deu-se a subida ao poder do partido liderado pelos representantes legítimos dos “heróis da resistência”.

A expectativa era enorme: “Agora, sim, vamos romper com o FMI, dar um calote na dívida externa, o País vai crescer, e o povo vai ter mais emprego com melhores salários”.

Nada disso aconteceu, a não ser as indenizações milionárias, com dinheiro do povo, para alguns privilegiados, concedidas pelos, antes, sóbrios companheiros “guerrilheiros”, que, agora, se refestelaram no Poder e, pasmem, assustaram a Nação com a prática do maior esquema de corrupção institucional já visto, sem paralelo, inclusive, no campo internacional.

Instalaram-se as CPMI, instauraram-se processos judiciais paralelos, com o inesgotável crescimento de uma extensa relação de nomes daqueles que praticaram essas ilegalidades. Alguns notórios líderes partidários, verdadeiros ícones da “resistência”, agora surpreendidos com a “mão na massa”, envergonharam o sistema político e a própria Nação brasileira, interna e externamente.

Diante dessa desenfreada distribuição do dinheiro público, tendo, como beneficiários, os próprios membros do partido do governo, que “chafurdaram” no pote de ouro roubado à Nação, pergunta-se:

Foi para isso que eles praticaram tantas atrocidades para a conquista do Poder?

Será que era só isso que eles queriam? Roubar? ■

Editorial**1**

Agora se sabe o que eles queriam!
Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota

3**Nota do Editor**

Departamento Cultural
Araken Hipólito da Costa - Cel.-Av. R1

Ciência e Tecnologia**4**

Missão: Espaço - Objetivo: Cruzeiro do Sul - Vetores: VLS Alpha, Beta, Gama, Delta e Epsilon
Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Sergio Xavier Ferolla

8**Aeronaves**

Aeronaves Armadas
Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Fernando de Assis Martins Costa

Primórdios**13**

*Aspirantes da Turma de 1955
- Jubileu de Ouro
Neri do Nascimento - Cel.-Av. Ref. - Coordenador*

14**Cidadania**

O Ideário Democrático
Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Umberto de Campos Carvalho Netto

Ponto de Vista**16**

*A Democracia como Regime Político,
Filosofia de Vida e Estado de Espírito*
Brig.-do-Ar Ref. Tarso Magnus da Cunha Frota

18 Política Internacional

Guerra do Iraque: 3 Anos Depois
Manuel Cambeses Júnior - Cel.-Av. R1

História**20**

Recordando Vaz e Veloso
Jarbas Passarinho - Escritor, Cel. Ref. do Exército Brasileiro

22**Depoimento**

A Base Aérea de Anápolis vista por um Civil
Irapuan Costa Junior - Ex-Prefeito de Anápolis

Alerta**25**

A Face Oculta de Certas Ações Políticas
Luís Mauro - Cel.-Av. R1

26**Exemplos Vividos**

Onde é que é o Bar!
Ivan Von Trompowsky Douat Taulois - Cel.-Av. Ref.

Crônica**29**

O Vôo das Velhas Águias
Vilela - Aeroclube do Brasil

30**Medicina e Saúde**

LAQFA - Uma Luz no Túnel da Saúde

Realidade Atual**32**

*Ácido e Cocaína - Substâncias
Psicoativas Tóxicas*
Josué de Castro - Médico, professor e escritor

34**Casos Inusitados**

Disparo de Hélice
Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Othon Chouin Monteiro

Reminiscência da FAB**38**

Breique Tesoura Já???
Brig.-do-Ar Ref. Marion de Oliveira Peixoto

41**Vôo Cultural**

Palestra de Prof. Dr. João Ricardo Moderno
A Redação

Homenagem**42**

*Alberto Santos-Dumont
- O Pai da Aviação - 4ª Parte*
Fernando Hippolyto da Costa - Cel.-Av. Ref.

44**Literatura**

A Igreja do Diabo
Extraído de Machado de Assis
- Obra Completa - Afrânio Coutinho

Humor**47**

Aerolíneas
Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Othon Chouin Monteiro

48**Charge**

Ivo Batalha - Cel.-Av. R1



Revista

aeronáuticamar./abr. 2006 **255**

revista@caer.org.br

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Presidente:

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente:

Maj.-Brig.-do-Ar R1 Márcio Callafange

2º Vice-Presidente:

Cel.-Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa

DEPARTAMENTOS:

Jurídico:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Social:

Ten.-Cel.-Int. R1 José Pinto Cabral

Cultural:

Cel.-Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Administrativo:

Cel.-Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro:

Cel.-Int. R1 Marco Antônio Pereira Nogueira

Patrimonial:

Cap.-Adm. R1 Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo:

Ten.-Cel.-Int. R1 José Augusto Santana de Oliveira

Beneficente:

Cel.-Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

Assessoria de Comunicação Social:

Cel.-Av. R1 Luís Mauro Ferreira Gomes

Assessoria de Informática:

Cel.-Av. Ref. Hartman Rudi Gohn

SUPERINTENDÊNCIAS:

Sede Social:

Brig.-do-Ar Cesar de Barros Perlingeiro

Sede da Barra da Tijuca:

Brig.-Eng. R1 Edison Martins

Sede Lacustre:

1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral:

Cap.-Adm. R1 Ivan Alves Moreira

CHICAER:

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200 • Tel: (21) 2210-3212 • Fax 2220-8444

Expediente do CAER:

Dias: 3ª a 6ª feira • Horário: 9h às 12h e de 13h às 17h

Sede da Barra da Tijuca: (21) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica:

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor:

Cel.-Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável:

J. Marcos Montebello

Gerente de Produção Editorial e Design Gráfico:

Rosana Guter Nogueira

Colaboração editoração eletrônica:

Kátia Regina Fonseca

Produção Gráfica:

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão:

Dirce Brizida

Conselho Editorial:

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departamento Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal Arauto

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

Departamento Cultural



Nota do Editor

Araken Hipólito da Costa
Cel.-Av. R1

Atualmente, o termo “*profissional*” representa um padrão de qualidade exigido nos mais diversos níveis de trabalho. As especializações devem restringir-se àquelas qualidades estritamente necessárias ao exercício das tarefas inerentes ao trabalho. O centro deste pensamento é a valorização do indivíduo pela sociedade contemporânea, como sua partícula mínima, o qual impulsiona o progresso da referida sociedade a partir de sua profissionalização.

Para compreendermos melhor esse mecanismo, vejamos o conceito de indivíduo. A palavra vem do latim, “*individuu*” e quer dizer indivisível. Tal definição se refere, muitas vezes, à pessoa humana, mas, na verdade, se diz de tudo aquilo que se pode singularizar no mundo físico. Em outras palavras, refere-se, especialmente, à “*matéria*”. Portanto, pelo que vemos, a identificação contemporânea dos conceitos de pessoa humana e indivíduo procura atender às necessidades materiais, físicas do ser humano, necessidades de alimentação, vestuário, entretenimento.

Em síntese, tal definição conduz a sociedade ao materialismo, pois não reconhece o elemento espiritual, eterno no homem. Esse erro torna inviável a construção de uma sociedade verdadeiramente humana, porque nega as exigências da pessoa e, por isso mesmo, obscurece a compreensão da natureza da própria sociedade.

Passando do conceito de indivíduo para o de “*indivíduo profissional*”, podemos verificar um reducionismo extremo. Diminui-se drasticamente o espectro de atuação humana àquilo que for específico da sua área de trabalho. Isso faz com que o ser humano perca a dimensão totalizante da sociedade. Ele não sabe (nem procura saber) aquilo que é, mas, simplesmente, aquilo que faz.

Esta tendência ao “*profissionalismo*” se deve ao aumento do poderio tecnológico à disposição do homem. A fusão entre tecnologia e ciência gerou uma nova situação ética. A complexidade do desenvolvimento técnico-científico complicou o caminho entre o agir humano e sua eficiência. A dinâmica dessa evolução tornou problemática a distinção tradicional entre ação e omissão, entre o agir responsável e a omissão irresponsável.

Contraposto a tal entendimento reducionista é o conceito de pessoa, de Santo Tomás de Aquino (1225-1274): a “*pessoa é o que há mais nobre e de mais perfeito em toda a natureza*”. Como sustenta Jacques Maritain (1882-1973), a pessoa humana é ordenada diretamente para Deus, como para o seu fim último absoluto. Essa ordenação direta para Deus transcende a todo bem-comum criado e a todo bem-comum da sociedade política.

Segundo Aristóteles (384-322 a.C.), o homem é, naturalmente, um animal político. É um animal racional. A razão o faz desenvolver-se graças à educação, ao aprendizado, ao concurso dos outros homens, porque a sociedade é também requerida para a realização da dignidade humana.

Portanto, aplicando esta reflexão à formação do militar brasileiro, é possível concluir que, além de dedicar-se ao âmbito técnico-profissional, o militar volta-se para estudos na área humana, incluindo a política, e dedica-se, também, aos valores espirituais e morais, a fim de obter uma qualificação mais ampla, para atuar na sociedade de modo totalizante, sem as citadas reduções “*profissionalizantes*”.

Além do mais, toda a tentativa de afastar o poder militar do poder decisório nacional, colocando-o em campo estritamente – dito – profissional, tem por objetivo diminuir sua capacidade política perante a sociedade e, quiçá, eliminar o poder militar da defesa nacional. ■



Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Sergio Xavier Ferolla

Aviador e engenheiro, membro da Academia Nacional de Engenharia

(ANE), da Academia Brasileira de Engenharia Militar (ABEM),

e Presidente do Centro de Estudos Estratégicos Sul-Americanos (CEESA)

MISSÃO: Espaço

OBJETIVO: Cruzeiro do Sul



**Vetores:
VLS
Alpha,
Beta,
Gama,
Delta e
Epsilon**

No setor industrial brasileiro, pela pujança do País e, apesar das aleatórias diretrizes legais e da carência de recursos para inovação e implementação de novos produtos, ainda podemos encontrar segmentos passíveis de otimização e estímulo, a serem considerados numa desejada retomada do desenvolvimento.

A recém-lançada Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior prioriza aqueles setores em que nosso País anseia por imprescindíveis conquistas, tendo afirmado o atual Ministro da Ciência e Tecnologia, Dr. Sergio Machado de Resende, que: *“desenvolvidos são os países que detêm conhecimento técnico-científico e capacidade de decidir seu destino”*.

A realidade dos nossos dias mostra um cenário internacional bastante adverso e ameaçador, estando o Brasil inserido num processo amplo de globalização, com grandes conglomerados transnacionais, que ocupam considerável espaço em nossa economia. Assim sendo, para a conquista dos conhecimentos essenciais a uma nação desenvolvida, resta-nos, como alternativa possível, maximizar os incentivos aos laboratórios dos Institutos de Pesquisa e das Universidades, bem como priorizar aqueles setores produtivos ainda sob controle nacional, buscando investir em segmentos estratégicos que, de forma direta e ou indireta, gerarão subsídios para a participação da tecnologia e da empresa brasileira em produtos mais elaborados.

Contrariamente aos complexos industriais que visam ao grande público, nos quais se buscam grandes quantidades a baixos custos, quando o País investe em áreas de interesse estratégico, enfoca qualidade e confiabilidade, perdendo significado serem quantificadas as pequenas séries e suas aplicações, como aviões, radares, foguetes, satélites, super computadores e produtos para o setor de Defesa, entre outros.

Para a consecução desses objetivos, o campo espacial tem-se constituído, em todo o mundo, num setor de desenvolvimento abrangente e nós temos a ele devotado significativo empenho. Desde a década dos 70, dedicamo-nos, com grande ênfase, aos foguetes de sondagem, base tecnológica essencial para que pudessemos avançar no desenvolvimento de vetores orbitais.

Adquirida a capacitação, teve início o programa de trabalho para o desenvolvimento e a fabri-

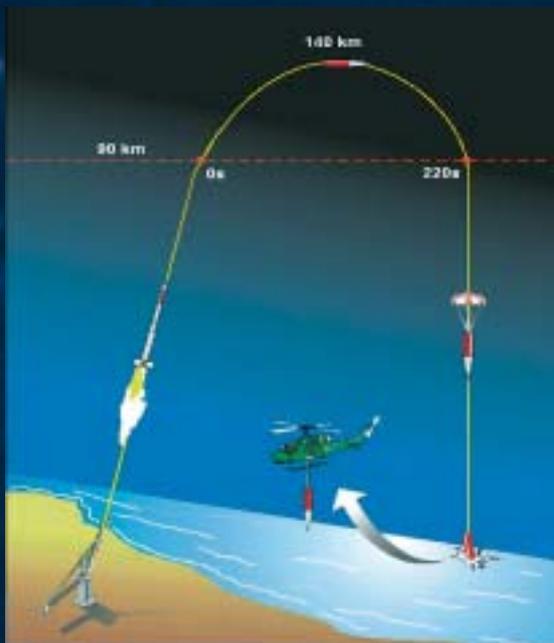
cação do Veículo Lançador de Satélite, VLS. Por seu significado dual e as conhecidas pressões internacionais, foram estabelecidos objetivos bastante transparentes, com o INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais), do Ministério da Ciência e Tecnologia, cuidando da parte científica e do desenvolvimento de satélites e cabendo à Aeronáutica dominar as tecnologias e os processos industriais para a integração do VLS, bem como construir e equipar o Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), no Estado do Maranhão, e o Centro de Lançamento da Barreira do Inferno, em Natal.

Apesar de modesto, relativamente aos programas de outras nações industrialmente mais desenvolvidas, o programa espacial já incorporou significativos benefícios ao patrimônio nacional, retornando, com lucro, tudo o que foi despendido. Além das novas tecnologias e dos novos produtos, antes inacessíveis para aquisição no mercado internacional, estimularam o surgimento de empresas devotadas ao setor aeroespacial, com a conseqüente criação de muitos postos de trabalho especializado e a melhoria do nível de qualificação da mão-de-obra nacional.

Até recentemente conhecido como MECB (Missão Espacial Completa Brasileira), o Programa Espacial, a partir de 2005, ganhou novas roupagens e bem maiores desafios. O atual VLS será lançado, em breve, como um modelo de conceito, seguindo-se a evolução para um ambicioso programa de lançadores, definido como *“Programa Cruzeiro do Sul”*, PCS, com desenvolvimentos seqüenciais dos VLS Alpha, Beta, Gama, Delta e Epsilon, numa escala crescente das cargas a serem transportadas e colocadas em órbita terrestre.

Se, no estágio pioneiro, predominou a participação direta dos organismos federais no projeto e na execução de todas as realizações da MECB, novos conceitos começam a tomar vulto, de forma a minorar os entraves da administração pública, envolvendo empresas nacionais em muitas das novas atividades, já que, para tal, elas foram capacitadas.

Considerando ser cada vez maior a dificuldade dos organismos oficiais na execução dos programas tecnológicos e industriais, não só pela rigidez dos instrumentos legais para aquisição de materiais e contratação de engenheiros e técnicos altamente qualificados, bem como pelo com-



plexo relacionamento com os fornecedores externos, principalmente em se tratando de órgãos ligados ao setor de Defesa, o envolvimento do nosso parque industrial significará mais flexibilidade, redução dos prazos e certeza do sucesso, com os conseqüentes benefícios para a sociedade.

Com tal visão, um grupo de empresas envolvidas nos programas aeroespaciais, buscando a união de esforços e a capacitação técnico-administrativa, formou o Consórcio Brasil-Espaço, visando participar, ativamente, numa primeira etapa, da revisão técnica do atual VLS-1 e, em seguida, do Projeto VLS Alpha. Operando segundo modernos conceitos de gestão, objetivam, com tal corajosa e elogiável iniciativa, que o VLS Alpha tenha seu desenvolvimento contratado diretamente com as indústrias nacionais, as quais, além de empregar seus próprios meios, valer-se-iam dos insumos de materiais, equipamentos e serviços que o Governo venha a colocar à disposição do Projeto, sob a forma de GFE (*Government Furnished Equipments*) ou GFF (*Government Furnished Facilities*).

Sob essa moderna forma de contratação, as empresas contarão com equipes de gerenciamento e projetistas, que se relacionarão com o Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE), até ao momento sobrecarregado com as responsabilidades e os encargos de todas as fases dos trabalhos. Nessa nova arquitetura organizacional, caberia ao IAE definir as linhas mestras dos trabalhos a cargo das empresas e a responsabilidade pela condução do contrato, com severo e acurado acompanhamento das especificações do veículo e de sua infra-estrutura no solo.

Como investimentos em laboratórios e equipes de pesquisadores são altamente dispendiosos, e sua duplicação oneraria, demasiadamente, os projetos, o novo modelo estabeleceria, como

atribuição governamental, prosseguir nos desenvolvimentos de novas tecnologias no setor aeroespacial, inclusive como forma de controle da sua disseminação no campo empresarial. Assim sendo, as atuais equipes de química, mecânica, eletrônica, integração e ensaios, pirotecnia e sistemas espaciais, entre outras, priorizariam suas atividades de P&D, prospectando o futuro, além de atenderem à demanda das empresas na otimização dos produtos finais para as etapas dos projetos contratados. Às empresas caberia materializar, em produtos comerciais, as conquistas de sucesso.

Pela intrínseca responsabilidade governamental nos programas espaciais, inclusive pelo envolvimento de controle dos espaços aéreo e marítimo, com naturais e possíveis interferências nos territórios de outros países, caberá, sempre, à Agência Espacial Brasileira (AEB), a definição maior dos objetivos almejados e, ao IAE, as fases de integração mecânica, elétrica, de carregamento dos propulsores a propelente sólido, de integração final no CLA e de operações de lançamento.

Para tal, poderá o IAE contar com o necessário apoio das empresas envolvidas no contrato, que estarão com a responsabilidade por todos os processos de aquisição e subcontratação, inclusive de materiais e serviços no exterior, desde a fase de concepção, até ao lançamento do veículo.

No âmbito do DECEA, Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o mesmo modelo de desenvolvimento tecnológico poderá também ser utilizado, quando da fabricação de cada exemplar do Satélite Geoestacionário Brasileiro (SGB), os quais o Brasil deverá colocar em órbita da Terra até o ano de 2012, a fim de atender a compromissos do Estado brasileiro com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), na implementação do sistema internacional de controle de tráfego aéreo, conhecido como CNS/ATM. Em se tratando de satélites bastante avançados, no bojo da contratação empresarial, a AEB e o DECEA poderão envolver também o INPE, como organização responsável pelo fornecimento de serviços e facilidades laboratoriais, necessários para a integração dos mesmos no Brasil.

A fabricação desses satélites será uma excelente oportunidade para o avanço tecnológico do INPE e das empresas nacionais, notadamente se

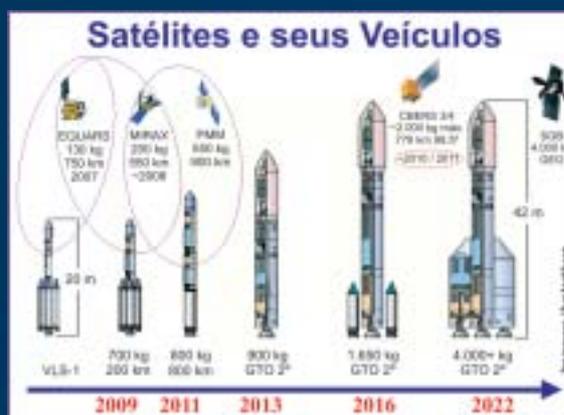
elas puderem desfrutar da oportunidade de negociar, com suas congêneres estrangeiras, sob o beneplácito do Governo brasileiro, o desenvolvimento e o fornecimento dos satélites, bem como dos Centros de controle no solo e dos seus equipamentos.

Para viabilizar esses grandiosos e modernos empreendimentos, poderá ser assumida como base legal, a Lei n.º 10.973, conhecida como Lei de Inovação Tecnológica, especialmente o previsto nos Artigos 4º, 19 e 20, que amparam, amplamente, as atividades a serem desenvolvidas no Projeto VLS Alpha e nas demais etapas do Programa Cruzeiro do Sul, bem como no segmento dos satélites.

No passado, a ousadia do nosso Programa Espacial e o seu significado, frente a um mercado internacional estimado em mais de 35 bilhões de dólares, provocou inaceitável reação por parte de alguns países industrialmente desenvolvidos, que impuseram bloqueios de toda ordem para a aquisição de componentes e equipamentos, sob o argumento de que com tais tecnologias o Brasil poderia dispor de mísseis com razoável alcance e desestabilizar o equilíbrio existente no Cone Sul.

Graças às complexas negociações diplomáticas conduzidas pelo Ministério das Relações Exteriores, o Brasil foi aceito como membro do MTCR (*Missile Technology Control Regime*), o fórum internacional para o controle de mísseis. A estatura do Estado brasileiro e o seu relacionamento maiúsculo com a comunidade das nações possibilitaram que se demonstrasse ao mundo as tradições pacíficas do nosso País e os objetivos científicos e tecnológicos da então MECB, sob a coordenação da Agência Espacial Brasileira, desmentindo todas as infundadas e distorcidas preocupações.

Sempre buscando o progresso e com uma sadia liderança no Hemisfério Sul-americano, desenvolvendo programas de integração comercial, energética e de infra-estrutura, além de atribuir às Forças Armadas a tarefa de atuar como instrumento para promover a distensão e a estabilidade regional, espera o Brasil, como ocorreu no setor aeronáutico, possuir os conhecimentos e uma capacitação industrial moderna, condição necessária para competir no sofisticado mercado das nações que dominam a tecnologia dos veícu-



los espaciais e de seus complexos sítios de integração e lançamento.

Bravos combatentes civis e militares, a Missão é nobre e desafiante e aos guerreiros só a vitória interessa. Como nos foi ensinado na juventude, nosso Brasil pede coragem, determinação e “*mui-to ânimo, se queremos atingir os astros*”. ■

AERONAVES

Ten.-Brig.-do-Ar Ref.
Fernando de Assis
Martins Costa

Continuação da
publicação iniciada na
Revista aeronáutica nº 254

ARMADAS

Quando as Aviações Naval e Militar foram aglutinadas no Ministério da Aeronáutica, em pleno desenrolar bélico da Segunda Guerra Mundial, a Força Aérea Brasileira herdou aeronaves armadas, das quais se destacam as que se seguem.



Baseado nas informações contidas na OTMA 00-11-1 “*HISTÓRICO DE MATERIAL BÉLICO DA AERONÁUTICA*”, emitida pelo Ministério da Aeronáutica em 1996, são aqui relacionadas as aeronaves usadas pela Aviação Militar que receberam qualquer tipo de armamento e seus detalhes mais relevantes.

O levantamento sobre esses 22 aviões cobre desde o ano de 1920 até janeiro de 1941, quando foi criado o Ministério da Aeronáutica, ocasião em que o acervo da Aviação Militar passou então para o novo Ministério.

A data indicada antes da descrição de cada tipo de aeronave indica o ano da aquisição da primeira aeronave daquele modelo.

MEMORANDO – Na *Revista aeronáutica* nº 254, o período de levantamento de referência era 1918/1941.



1920 – Spad 7C1

Caça biplano e monoposto fabricado pela *Société Pour l'Aviation et ses Derivées* (SPAD), França. Foi utilizado, pela Aviação Militar, entre 1920 e 1928,

tendo sido adquiridos 20 aparelhos. Era armado com uma metralhadora sincronizada, no cal. .303”. Os aviões da Aviação Militar tinham os números de série de fábrica de 2952 a 2961 e de 2971 a 2980.

1920 – Breguet 14 A2/B2



Segundo informações da Força Aérea Francesa, foram construídos por Louis Breguet, França cerca de 8.000 desse tipo de bombardeiro monomotor biplano, entre 1917 e 1928. Estava equipado com uma metralhadora frontal e sincronizada no cal. .303” e duas metralhadoras de cal. .303” numa torre em anel na nacele traseira. O modelo B2 tinha capacidade para bombas de 310 kg sob as asas. O observador na nacele traseira tinha painéis laterais para maior visão. A Aviação Militar teve 30 desses aparelhos entre 1920 e 1928.

1928 – Potez 25A2



Avião fabricado pela fábrica *Aéroplanes Henry Potez* (França), para reconhecimento de longo alcance, bombardeio leve e observação. Era um biplano, monomotor para dois tripulantes. Seis desses aparelhos foram usados pela Aviação Militar entre 1928 e 1932. Era armado com três metralhadoras, sendo uma sincronizada e frontal no cal. .303”, com 500 cartuchos e duas metralhadoras geminadas cal. 7mm em anel, na nacele traseira, com oito carregadores. Podia instalar mais uma metralhadora atirando para baixo,

por uma abertura no piso da nacele traseira. Podia levar sob as asas até 240 kg de bombas. Em “*bomb-racks*” internos, levava doze bombas de 10 kg. Foram construídos mais de 2.400 desses aviões (todas as versões) para a Força Aérea da França, e estiveram por lá em serviço entre 1925 e 1945.

1928 – Breguet 19 A2B2



Monomotor biplace, de construção metálica, com revestimento de tela nas asas, empenagem e extremidade traseira da fuselagem. Foram adquiridos seis desses aviões à firma *Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet* (França), em 1928, e utilizados até 1930. Podia ser um avião de Corpo de Exército (modelo A2), um bombardeiro (modelo B2) ou o modelo A2B2, que contava com todos os dispositivos para se transformar de A2 em B2, ou vice-versa. Não foi encontrado documento da época indicando qual o modelo adquirido pelo Exército. Seu armamento consistia de uma metralhadora frontal e sincronizada, com 500 cartuchos no cofre de munição. O visor de tiro frontal era mecânico e regulável. Duas metralhadoras ficavam na parte superior da nacele traseira, em torre manual, com sistema de compensação para a força do vento. Os carregadores eram circulares, com 97 cartuchos cada. Uma metralhadora, em suporte especial, no assoalho da nacele traseira, permitia o tiro para baixo e para trás. Uma metralhadora-foto sobre a asa superior era comandada juntamente com o disparo da metralhadora frontal. O avião podia carregar até 427 kg de bombas, em vários pontos da suspensão. O visor de bombardeio era fixado no lado direito externo da fuselagem, para ser usado pelo ocupante do posto traseiro. Tinha um lança-bombas montado de cada lado da fuselagem e, imediatamente, atrás da torre de metralhadora. Todos os aviões Breguet 19 carregavam uma bomba de iluminação para o caso de aterragem noturna. No modelo B2, um lançador vertical permitia o emprego de bombas de 50 kg. Era instalado dentro da fuselagem, comportava oito bombas, e era comandado por meio de cabos de dentro da nacele traseira. Sob as asas, podia carregar bombas de 100 e 200kg.

1929 – Wibault 73 C1

Avião biplano de caça e escolta, monomotor, fabricado pela firma *Avions Michel Wibault* (França). Foi derivado do modelo Wibault 72. Era armado com duas metralhadoras sincronizadas no capô, de cal. .303”. O Brasil comprou cinco exemplares em 1929 e os empregou até 1933. Como curiosidade, este avião foi o primeiro aparelho totalmente metálico da Aviação Militar.



1929 – Potez 33

Este modelo, fabricado pela *Aéroplanes Henry Potez* (França), foi derivado do Potez 32, por ser uma versão militar do avião de transporte para cinco passageiros ou para correio. Foi testado em março de 1928 e destinado à ligação, observação e treinamento de pilotos e observadores. Tinha uma posição na parte superior da fuselagem e atrás da asa, na qual podia ser instalada uma metralhadora cal. .303”. Internamente, podia levar até doze bombas de pequeno peso (10 kg) em cabides. Podia receber uma metralhadora-foto atirando para a frente do piloto. O Brasil comprou oito desses aparelhos em 1929, sendo utilizados até 1936.



1930 – Potez 25 TOE

Avião biplano, monomotor para dois tripulantes, fabricado pela empresa *Aéroplanes Henry Potez* França, com estrutura de madeira e revestimento de contraplacado de madeira em certas áreas. Destinava-se à observação, ao reconhecimento de longa distância e ao bombardeio leve. Foram adquiridos dezessete desses aparelhos em 1930, e utilizados pela Aviação Militar até 1937. Possuía como armamento uma metralhadora frontal com 500 cartuchos. Na nacele traseira, outras duas metralhadoras conjugadas, numa torre com compensadores para a força do vento. Vinha equipado com metralhadora-foto sobre a asa superior, que era acionada por uma pequena alavanca no topo do “*manche*”. O visor de tiro do piloto era do tipo tubular. Os porta-bombas podiam ser instalados sob a fuselagem ou sob as asas. Sob a fuselagem, eram fixados nos mesmos pontos de fixação do reservatório externo de combustível (300 l). A carga máxima de bombas era de 460 kg. Havia um cofre na asa inferior direita para três mosquetões e sua munição, para uso pelos tripulantes em caso de pouso forçado.





1931 – Amiot 122 Bp3

Avião de bombardeio monomotor, biplano, armado com duas metralhadoras cal. .303" frontais sincronizadas, uma torre com duas metralhadoras cal. 7mm na nacele traseira e outra metralhadora ventral Darne de 7mm. Tinha "bomb-rack" interno para oito bombas de 50 kg cada e mais cinco pontos externos, um sob o nariz, dois sob a fuselagem e dois sob as asas, até ao total de 800 kg. Foram adquiridas quatro aeronaves e utilizadas entre 1931 e 1936. Fabricadas pela *Societè d'Émboutissage et des Constructions Mécaniques* (França), segundo documentação existente na pasta da Comissão Militar Brasileira de Aquisição de Material de Guerra na França.



1931 - Liore & Olivier 25Bn 4

Após receber motores Hispano-Suiza 12Mbr, em 1929, este modelo foi rebatizado como LeO 252.01 e três exemplares foram vendidos ao Brasil em 1931, com a designação LeO 253, mas só foram montados no ano seguinte, devido à Revolução de 1932. Era um bombardeio noturno, com quatro tripulantes. Estava armado com três metralhadoras: uma frontal numa torre, uma na torre traseira e uma ventral, todas de cal. 7mm. Tinha "bomb-racks" para dez bombas médias atrás do piloto e mais sete para bombas maiores sob a fuselagem e a seção central. A capacidade de bombas em cabides externos era de 600 kg. Foram usados até 1935. O contrato de compra dos três aviões foi assinado em 1º de março de 1929 e está no Arquivo Histórico do Ministério do Exército.

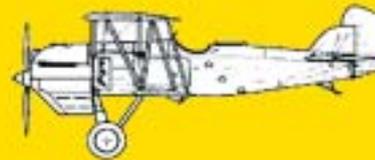


1931 – Nieuport-Delage Ni-D 72 C1

Aviões de caça sesquiplano, todo metálico e monoposto para grandes altitudes. Foram fabricados pela *Societè Anonyme Nieuport-Delage* (França). Foram adquiridos quatro modelos, em 13 de fevereiro de 1931, ao preço de 253.000 francos cada um, conforme Contrato de Compra existente no Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Consta que seu teto de operações era de 8.400 m. Eram armados com duas metralhadoras sincronizadas no capô, de cal. .303". Foi o primeiro avião usado no Brasil com fuselagem de construção monocoque. Foram utilizados até 1937.

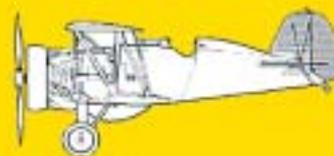


1932 – Curtiss O-1E Falcon



Esses aviões de observação, ataque e bombardeio, da *Curtiss Aeroplanes & Motor Co. Inc.* dos EUA, foram fabricados sob licença no Chile e sete deles foram adquiridos pelo Governo do Estado de São Paulo durante a Revolução de 1932. Seis aviões passaram à FAB em 1941. Tinha uma metralhadora frontal de cal. .30" sincronizada e uma torre na nacele traseira para duas metralhadoras de mesmo calibre. O Curtiss Falcon modelo 39 tinha capacidade para 108 kg de bombas sob as asas e havia um "visor de bombardeio" nesses aviões. Em junho de 1945, havia dois aviões desse tipo distribuídos à Base Aérea de Porto Alegre.

1932 – Boeing 256/267 (F4-B4)



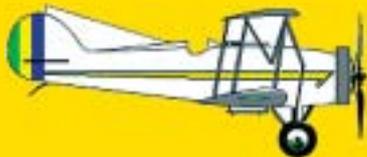
Quatorze biplanos monomotores e monopostos do tipo F4B-4 da USNavy, fabricados pela firma americana Boeing Aircraft Corp., foram modificados para fornecimento ao Brasil como caças terrestres, pela retirada dos ganchos de parada, equipamentos de flutuação, rádios da USNavy e modificações no armamento. A Aviação Militar recebeu oito desses aviões entre 14 de setembro de 1932 e 8 de outubro de 1932. Outra encomenda de nove desses aviões já veio com o modelo 267, que usava a fuselagem, a cauda e o trem de pouso dos F4B-4 com as asas do P-12E. Foram recebidos em 21 de fevereiro de 1933, todos de uma só vez, para a Aviação Militar. Eram armados com duas metralhadoras de cal. 7mm, um visor de tiro e porta-bombas para duas bombas até de 100 lb. Sete dessas aeronaves foram utilizadas pela FAB a partir de 1941. Os últimos aviões a serem descarregados da carga do Ministério da Aeronáutica foram os de matrículas P-12 4003, 4009 e 4015, em outubro de 1949.

1932 – Waco CSO

Avião de emprego geral à época, foi empregado pelo Correio Aéreo Nacional, mas podia receber armamento. Foi fabricado pela *The Waco Aircraft Co.* (EUA). A

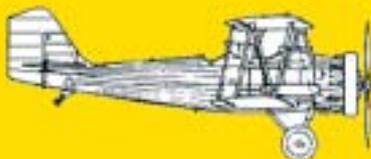
Aviação Militar adquiriu 41 desses aparelhos, dos quais 25 passaram para a FAB, em 1941. Podia receber duas metralhadoras de cal. 7mm ou .30" no local do assento dianteiro, sincronizadas, e um lança-bombas tipo A-3. Segundo documento existente no Arquivo Histórico do Ministério do Exército, o avião de número de fábrica 3591 custou US\$ 5.616,08, em 18 de julho de 1932. Usaram a matrícula FAB UC-CSO. Em fevereiro de 1947 ainda eram distribuídos, às Unidades, aviões desse modelo. A última descarga conhecida foi em 1949.

1932 - Waco CTO



Avião de treinamento avançado fabricado pela *The Waco Aircraft Co.* (EUA). Era biplano monomotor para dois tripulantes. Foram comprados dez aparelhos em setembro de 1932 e mais três, em abril de 1933. Os três últimos aviões comprados estavam armados com duas metralhadoras sincronizadas Browning de cal. 7mm instaladas na nacele dianteira, atirando sobre o capô e o lança-bombas. O visor de tiro era da própria Waco.

1933 – Vought Corsair V-65B



A Aviação Militar adquiriu, em 1933, 37 desses aparelhos de observação, bombardeio e ataque à firma *Chance Vought Corp.*, East Hartford, Connecticut, EUA, tendo 29 deles passado para a FAB, em 1941. Biplano, monomotor para dois tripulantes, era armado com uma metralhadora de cal. 7mm montada sobre a asa superior; atirando fora do plano da hélice e em torre na nacele traseira, outra metralhadora com quatro tambores de munição. Tinha dois lança-bombas sob as asas. Usava visor de tiro tipo "peep-sight". Em 1947, foram descarregados os aviões matrículas FAB F-V65B-3511, 3513, 3521, 3526, 3531 e 3535 das Bases Aéreas de Belo Horizonte, Belém e Canoas. Em 1947, foram carregados no Destacamento de Base Aérea de Curitiba, os aviões matrículas FAB 3519 e 3534. Consta que o último avião desse modelo a ser descarregado do Ministério da Aeronáutica foi o de matrícula F-V-65B-3530, em 1949.

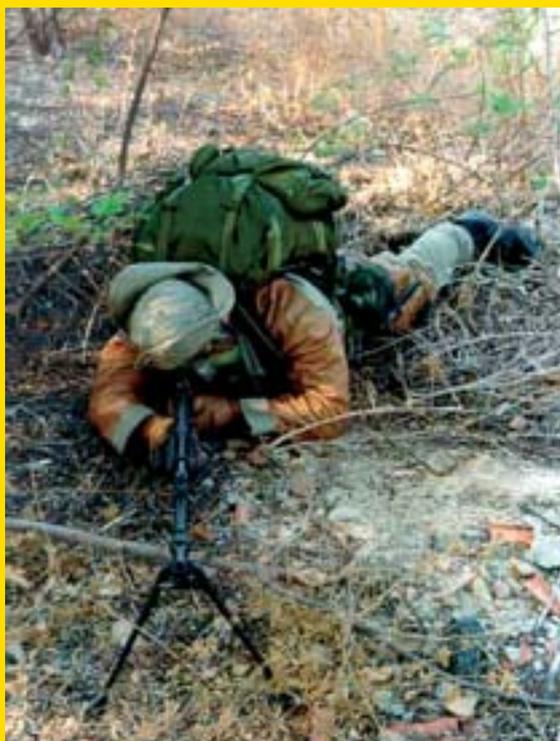
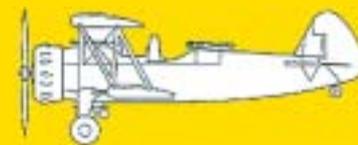
1933 – Avro 626

Foram fabricados na Inglaterra pela firma A. V. Roe and Co. Ltd., Newton Heath, Manchester Monomotor e biplano e tinham três assentos em duas naceles, sendo que dos dois assentos traseiros, somente um podia ser ocupado em cada vôo. Esta terceira posição, para o metralhador, ficava atrás da nacele traseira. Era utilizado nas seguintes missões: treinamento de vôo por instrumento ou noturno; tiro pelo piloto ou metralhador (real ou foto); bombardeio com o bombardeador deitado na nacele traseira; navegação; e fotografia. Possuía uma metralhadora frontal Vickers e uma em torre, na nacele traseira atrás do assento do observador/bombardeador. Foram adquiridos dezesseis aviões pela Aviação Militar. O Ministério da Aeronáutica recebeu em 1941 dez aviões em condições de vôo e, em 1947, foram descarregados da Base Aérea de Santa Cruz os dois últimos exemplares.



1937 – Stearman A-76C3/B-76C3

Avião biplano, monomotor, biplace, duplo comando, fabricado pela *Stearman Aircraft Company* (EUA), destinado ao treinamento avançado de pilotagem. A fuselagem era em tubos de aço cromo-molibdênio e coberta em tela. As asas eram de madeira com revestimento em tela e os "ailerons" eram de liga de alumínio. Seu armamento era de uma metralhadora fixa de 7mm não sincronizada, localizada no lado direito da asa inferior, atirando por fora do campo da hélice e comandada eletricamente. O cofre de munição comportava 300





cartuchos. Na frente do piloto, e um pouco à direita, estava localizada uma mira montada sobre suporte que permitia o seu ajuste em vôo. Outra metralhadora móvel de calibre 7mm estava instalada numa torre na nacele traseira. Podia carregar entre as pernas de força até 132,5 kg de bombas dos tipos de fragmentação ou demolição de 23 kg; O avião não podia realizar lançamento de bombas em picada, pelo risco de elas se chocarem com a hélice. Podia ser equipado com três bombas iluminativas que ficavam em depósito localizado verticalmente, na fuselagem, atrás do equipamento de rádio. Os aviões modelo A76C3, dos quais o Brasil adquiriu quinze aviões entre maio e julho de 1937, tinham um tanque adicional de 30 galões nos tanques externos das asas. Os modelos B76C3, dos quais quinze deles foram entregues ao Brasil entre julho e outubro de 1937, diferiam dos C76C3, por terem uma câmera-foto Fairchild K-3B instalada. No total, vinte e sete passaram para a FAB, em 1941. Em 1947, ainda estavam sendo distribuídos às Organizações da FAB.

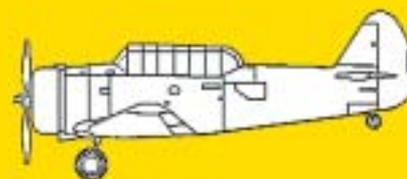
1939 – Vultee V11-GB2

Este avião, fabricado pela *Vultee Aircraft, Division of Aviation Manufacturing Corp.*, Downey, Califórnia (EUA), era previsto para missões de bombardeio e ataque. Foram adquiridos 26 aviões em 1939 e 24 passaram para a FAB, em 1941. Realizaram missões de Patrulha durante a Segunda Guerra Mundial, sediados na Base Aérea de Santa Cruz (RJ). Era um avião totalmente metálico, “*cantilever*”, monomotor e monoplano asa baixa, com trem de pouso retrátil. Sua tripulação era de três pessoas: piloto, metralhador e bombardeador. Seu armamento era composto de uma metralhadora cal. .50”, na seção interna de cada plano de asa, e de uma metralhadora cal. .30”, na seção externa adjacente de cada plano de asa. Cada arma cal. .50” tinha um cofre para 260 cartuchos, aproximadamente, e as de cal. .30” tinham cofres para cerca de 600 cartuchos. O visor de tiro metálico era composto de um mastro com a massa de mira na parte superior da fuselagem e uma alça de mira colocada na nacele, rebatível quando não necessária. Na nacele traseira, tinha uma metralhadora cal. .30”, com punho de espada, montada em torre manual, que era solidária em inclinação ao movimento do assento do metralhador, mas com liberdade de movimento em direção. Tinha cofres com 500 cartuchos.



Uma metralhadora inferior de cal. .30”, com 600 cartuchos, era montada em um trilho que corria pelo comprimento da plataforma retrátil inferior do avião. O “*bomb-bay*” interno tinha capacidade para 36 bombas de 13,6 kg (30 lb) em posição vertical, lançadas seis de cada vez, ou todas de uma vez, e não podiam ser lançadas enquanto existissem bombas nos lançadores externos, pois as empenagens das bombas externas ficavam sob a saída do “*bomb-bay*” interno. Existiam seis pontos de fixação de bombas externos, onde podiam ser colocadas bombas de até 1.100 lb (500 kg), no total de 3.000 lb. Usava o visor de bombardeio modelo Estoppey D4-a, instalado em abertura no piso da nacele traseira. Como curiosidade, cumpre anotar que o documento “*Handbook of Instructions Vultee Model V11GB-2*”, da Vultee Aircraft, datado de janeiro de 1938 e existente no MUSAL, era todo datilografado e as pranchas e desenhos eram cópias heliográficas. Esses aviões usaram matrícula FAB B-V11 na gama de 5002 a 5019, e o último foi descarregado em 1949.

1940 – North American NA-72 tipo BC-1A



Estes aviões, fabricados pela *North American Aviation Inc.*, Inglewood, Califórnia (EUA) e destinados a treinamento e ataque, eram monomotores, monoplanos asa baixa e com dois tripulantes. Todos passaram para a FAB em 1941. Eram equipados com uma metralhadora cal. .30” em cada asa, nos aviões de números 1 a 20; e, no cal. 7mm, nos aviões 21 a 30, com 250 cartuchos cada e uma metralhadora na torre da nacele traseira com 500 cartuchos. O cano dessa arma, quando na posição travada, ficava alojado dentro de um recesso existente no topo da fuselagem, atrás da nacele traseira. O piloto tinha um visor fixo metálico, com escantilhão e massa de mira. Podiam levar até 400 lb de bombas sob as asas em dois porta-bombas. Trinta e dois aviões NA-72 foram adquiridos em 13 de janeiro de 1940 para 30 aviões tipo BC-1A. O Boletim de 1941 da Diretoria de Aeronáutica do Exército cita a carga desses aviões como NA.44. Os Boletins da Diretoria do Material da Aeronáutica citam aviões desse tipo com matrículas FAB AT-6 1194 até 1221, carregados como NA 44/72. ■

Aspirantes da Turma de 1955



Neri do Nascimento
Cel.-Av. Ref. - Coordenador



A Turma Ten. Lima Mendes foi a primeira concursada para a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), em 1949.

Matriculada a 1º de junho de 1950, e formada na EPCAR, em 21 de dezembro de 1952, os integrantes da Turma foram declarados aspirantes, em 21 de dezembro de 1955.

Os cinqüenta anos do aspirantado foram comemorados com homenagem aos instrutores num churrasco na Comissão de Desportos da Aeronáutica-Universidade da Força Aérea (CDA-UNIFA), em 1º de outubro de 2005, com entrega de lembranças. A Turma também esteve presente ao aspirantado, na Academia da Força Aérea (AFA), em 2 de dezembro de 2005. Além desse evento, foi colocada placa alusiva no Museu Aeroespacial (MUSAL), com direito a cerimônia no cinema do prédio do comando da UNIFA, seguida de almoço no refeitório dos oficiais, também na UNIFA.

Na época, a Turma – com cento e noventa e um alunos – foi levada de trem, para Guaratinguetá (em 2 de maio de 1950), para as instalações da antiga Escola de Prática de Agricultura e Pecuária, doada pelo Governo do Estado de São Paulo ao Ministério da Aeronáutica, onde permanecemos até agosto do mesmo ano, quando nos foram dadas férias. Em setembro, fomos de trem para Barbacena, pois as instalações existentes em Barbacena, onde iria funcionar a EPCAR, estavam em obras, sem condições que permitissem nosso alojamento.

Como dito anteriormente, éramos cento e noventa e um aprovados no concurso e, em 1951, recebemos mais quarenta e três aprovados em concurso para o segundo ano. Em 1953, fomos matriculados na Escola de Aeronáutica cento e quarenta e seis vindos da EPCAR, onde se juntaram a nós os dezoito aprovados para o 1º Ano da

Escola, além de outros três vindos do Colégio Militar do Rio de Janeiro e dois sargentos autorizados pelo Ministro, oito oriundos de outras turmas e quatro oficiais da Reserva, somando cento e setenta e cinco cadetes no 1º Ano.

Foram declarados aspirantes oitenta e cinco cadetes, dos quais quatorze atingiram o generalato, sendo três promovidos a tenente-brigadeiro: Ferolla, Lacerda e Elislande.

Após estes 50 anos de atividades, ainda estão vivos quarenta e três companheiros, o que representa 50,5% dos declarados aspirantes e 17% dos duzentos e cinqüenta e dois que passaram pela Turma:

- Tenentes-Brigadeiros Ferolla, Lacerda e Elislande;
- Majores-Brigadeiros Guido, Othon, Valle, Ajax e Rebello;
- Brigadeiros Millon, Archimedes, Picorelli, Serrano e Saback;
- Coronéis Cabral, Rubens, Carmona, Vieira, Pinho, Nobyle, Monteiro, Reny, Tigre Maia, Neri, Cleber, Lincoln, Ramos, Studart, Veloso, Ilzon, Ascendino, Demaret, Cruz Silva, Laudo, Holleben, Jonas, Fraga, Del-Tetto, Célio e Moraes;
- Tenentes-Coronéis Bresciani, Façanha, Jader e Porto.

A Turma se manteve unida graças ao esforço e à perseverança do aluno 50.128 **Jack Fontenelle** e de sua esposa **Leilah**, que, apesar de todas as dificuldades encontradas, conseguiram reunir os componentes da Turma Ten. Lima Mendes, que, ao comemorarem, no dia 21 de dezembro de 2005, cinqüenta anos de aspirantado, revelaram o valor desta união, que será eterna, porque foi construída e sedimentada por todos aqueles que passaram por Guaratinguetá, Barbacena e Campo dos Afonsos, iniciando uma amizade firmada ainda na adolescência, que tem sua força própria, já que anterior a qualquer tipo de interesse que as amigas adultas carregam!!! ■

Maj.-Brig.-do-Ar Ref.
Umberto de Campos Carvalho Netto

O Ideário

A Democracia praticada na antiguidade teve o mérito de lançar a semente e despertar nos povos o desejo de participar das decisões de interesse público, dentro da organização política caracterizada pelo modelo governantes e governados. Muitos séculos transcorreriam até que estes desejos, acrescidos de muitos outros, comesçassem a se transformar em um conjunto de idéias semelhantes a uma ideologia.

Seria no século XIX que fatores históricos viriam a desencadear o processo de formação do ideário democrático. E o fator desencadeador foi o advento do Liberalismo, com o "laissez faire" que só foi prejudicial às massas populares. As reações não se fizeram esperar, e as relações sociais se tornaram conflituosas. Surgiram os ideólogos que passaram a defender a

modificação do "status quo". O ideário democrático é essencialmente um produto dos embates entre o Liberalismo e a Democracia.

Liberalismo x Democracia

O renomado historiador francês contemporâneo René Remond, em sua obra "O Século XIX" (1976) no capítulo que intitula "A Era da Democracia" fez uma apurada análise das disputas entre liberais e democratas, os quais nem sempre foram de confrontação, embora no início (1ª metade do século XIX), por vezes, chegassem a dar a impressão de conflito, levando mesmo a se pensar que a democracia, nessa primeira fase, tivesse tendências revolucionárias. Na verdade, segundo o autor, a Democracia é herdeira do Liberalismo, algumas vezes opondo-se a determinados

princípios, outras, colocando-se como um prolongamento do Estado Liberal, de quem herdou a maioria das instituições, fazendo apenas as correções a seu modo.

O primeiro aspecto abordado por Remond é o princípio da igualdade política, que distingue, com mais ênfase, os dois ideários. Enquanto os liberais pregavam a idéia, mas não julgavam oportuno colocá-la em prática logo, os democratas defendiam sua adoção sem delongas e sem qualquer restrição. Por isso, lutavam pela imediata remoção do sistema do voto censitário, baseados na concepção de que todos eram capazes de exercer o direito do voto e de que não existe Democracia sem o Sufrágio Universal.

O segundo aspecto, corolário do primeiro, era a questão da Soberania. Para os liberais, Soberania Nacional, entendendo

Araken - Fé, técnica mista sobre tela, 1.90 x 2.56 m - 2005

Democrático

a nação como soberana, mas, na prática, uma minoria a exercê-la. Para os democratas, a totalidade dos indivíduos deveria conduzi-la, incluindo-se as massas populares. A adoção do Sufrágio Universal era a idéia-força da Democracia, de tal modo que, no momento em que este ou aquele país abolia o censo e passava para a Universalidade, era um indício seguro de que tal país estava tornando-se uma Democracia, segundo, ainda, o autor.

Outro ponto capital era o referente às liberdades (como a liberdade de imprensa, por exemplo) que os liberais entendiam como passíveis de serem concedidas apenas para aqueles que possuíssem capacidade, seja intelectual ou econômica, para praticá-las com racionalidade. Já os democratas argumentavam que as desigualdades eram um sério obstáculo para o funcionamento da Democracia e que cabia ao Estado lutar para reduzi-las além de proporcionar os meios para o exercício das liberdades. Enquanto os liberais se davam por satisfeitos em criar as leis que concediam as liberdades, para os democratas só as leis não eram suficientes, mas devia-se zelar pela sua aplicação.

Além desses aspectos, os democratas ainda pretendiam ir além da igualdade jurídica e civil, preocupação liberal, mas queriam também a igualdade social.

O caminho rumo ao Sufrágio Universal muitas vezes, conforme o país, levou tempo até se completar, especialmente porque, mesmo quando havia a intenção, ainda sofria com uma certa cautela, precauções e artifícios que retardavam a sua plenitude.

“A engenhosidade dos governos mostrou-se inigualável na invenção de subterfúgios que neutralizassem o efeito do número” – diz René Remond.

O número era, de fato, o grande temor, pois, geralmente, a Universalidade significava a incorporação ao colégio eleitoral de uma massa de eleitores muitas vezes su-

perior à do sistema censitário. Só para citar um exemplo: a França, em 1848, foi o primeiro país europeu a adotar o Sufrágio Universal. Naquela oportunidade, o colégio eleitoral saltou bruscamente de 250 mil para 9,5 milhões de eleitores. É fácil imaginar o impacto na vida política da nação. Ressalte-se, porém, que o sistema criado foi limitado, pois só contemplava o sexo masculino. As mulheres, na França, só seriam contempladas em 1945, com a primeira constituição após a libertação, no final da Segunda Guerra Mundial.

Antes da França, o primeiro país a pôr em prática o Sufrágio Universal foram os Estados Unidos, em 1828, quando da eleição do General Jackson. A partir dessa data, pode-se afirmar que os Estados Unidos, nascidos em 1787 como uma sociedade liberal, transformaram-se em uma sociedade democrática.

Na Inglaterra, quatro reformas foram gradualmente ampliando o colégio eleitoral, começando com uma lei de 1832 e terminando após o fim da 1ª guerra: em 1919 até mesmo o voto feminino estava implantado e se elegia, pela primeira vez, uma mulher para o parlamento.

Na Alemanha, a Constituição Imperial de 1871, que consolidou a unificação, introduziu o Sufrágio Universal.

Na Itália, lei de 1912 aderiu ao sistema, porém de forma gradual, iniciando com dispositivos protelatórios, finalmente abolidos em 1919.

Estes foram exemplos mais marcantes. De um modo geral, pode-se dizer que a implantação foi-se dando na maioria dos países europeus desde 1832, com uma progressão mais ou menos lenta, mais ou menos cautelosa, de sorte que, ao findar a 1ª Guerra Mundial, quase todos apresentavam uma legislação com dispositivos tendentes à universalidade do voto, ressaltando-se, é claro, retrocessos posteriores, como na Itália e na Alemanha.

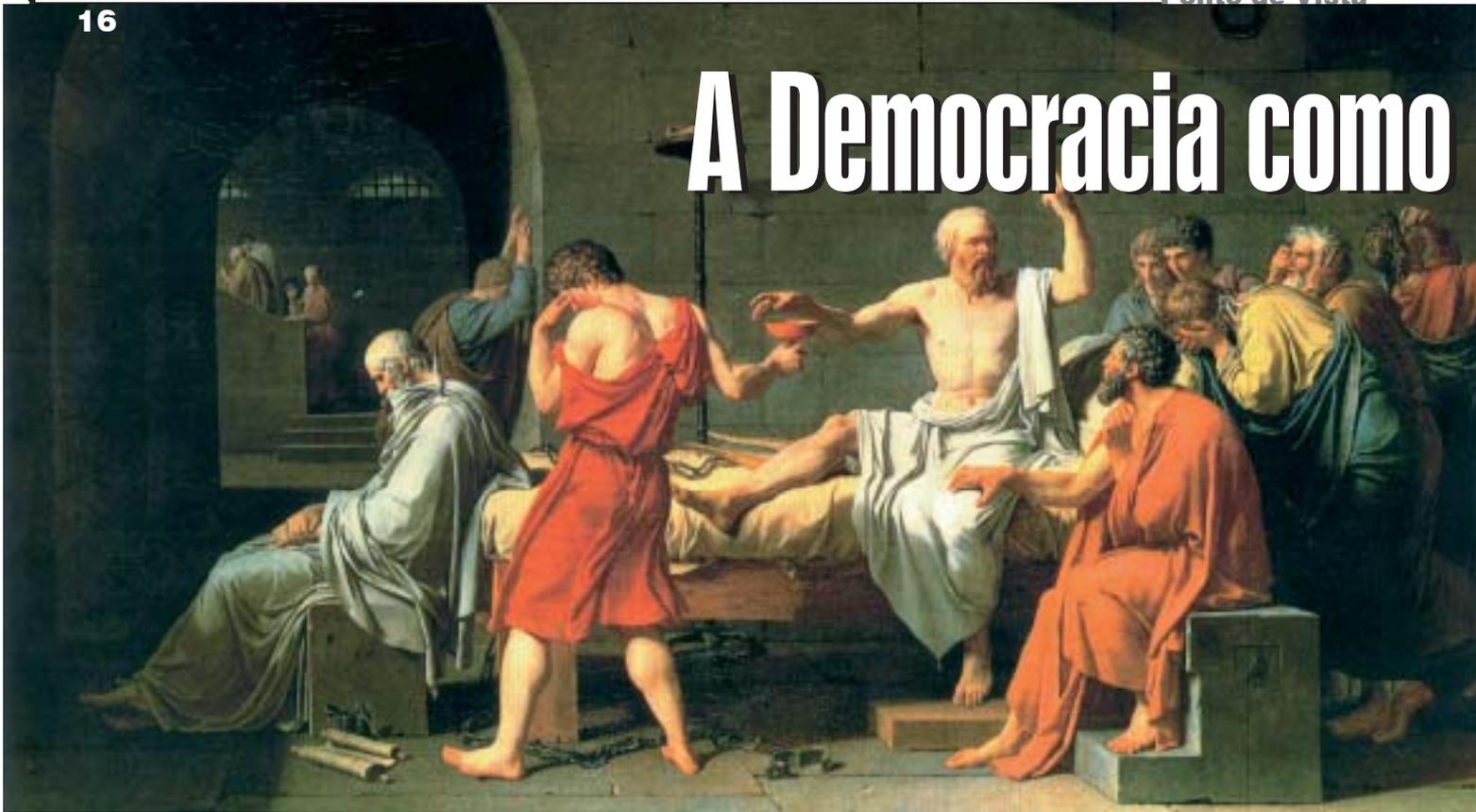
Paralelamente, outros mecanismos foram sendo implementados em consonância com o ideário democrático. Um deles refere-se à representação proporcional, mais consentânea com a Democracia por permitir um resultado eleitoral mais fiel ao conjunto dos eleitores, dando vez às minorias e preservando o princípio do pluralismo ideológico. Também foi preocupação dos democratas a total liberdade do voto, com dispositivos legais imbuídos da fraude e da corrupção no processo eletivo, além da proteção do eleitor contra qualquer tipo de coação, até mesmo por meio do sigilo do voto.

Outro princípio fundamental implantado foi o da elegibilidade, segundo o qual, se o cidadão tem o direito de votar, também deve ter o direito de ser votado, pleiteando a sua própria eleição, desde que atendidos parâmetros fixados em lei, como a idade mínima para determinados cargos, por exemplo, e outros.

Conclusão

Estes foram alguns dos princípios básicos iniciais que serviram de ponto de partida para a formação do ideário democrático – processo que prossegue até hoje. Eram calcados mais na aspiração dos cidadãos de serem partícipes das decisões, especialmente na liberdade de escolha dos seus representantes para a condução dos destinos da nação. Com o tempo, e na medida em que esses mesmos cidadãos foram tomando consciência dos seus direitos, e dando-se conta da sua importância no processo, e de que o Estado existe não para subjugá-lo, mas para servi-lo, promovendo o bem comum, novas reivindicações foram surgindo e novos princípios incorporados transformando-se o processo como um objetivo permanente em que cada conquista deve ser arduamente defendida e mantida e a luta continua por novas conquistas – tudo na busca da plenitude dos direitos da cidadania. ■

A Democracia como



Jacques Louis David,
A Morte de Sócrates, 1787

A obra mostra Sócrates prestes a tomar cicuta, que o mataria. Ele aponta para o reino superior, que considera ser seu destino final

O tema Democracia nos leva de imediato aos “velhos tempos dos *Monsos*” quando o nosso saudoso professor, Cel. Ayrton Lobo, dava as primeiras pinceladas nas suas memoráveis aulas de Organização Política, Teoria Geral do Estado e Direito. Assim, ficaram gravadas na memória dos novéis aviadores as sábias considerações relativas à DEMOCRACIA, que não fugiam do tradicional bordão de Aristóteles “*governo do povo para o povo*”, mas o velho mestre sempre afirmava com a sua tradicional verve: a “*Democracia será sempre um eterno aprendizado*”. Soa por demais claro para todos nós, que é árdua a trilha do aperfeiçoamento da vida política das nossas instituições que, na dinâmica do dia a dia da nacionalidade, nos leva a entender as liberdades políticas nos ângulos de REGIME POLÍTICO, FILOSOFIA DE VIDA E ESTADO DE ESPÍRITO.

Dentro dessas assertivas, uma gama de considerações assaltam o espírito daqueles preocupados com a verdade democrática, que envolve a todos os brasileiros na labuta diária da nacionalidade.

Em primeira análise, parece-nos que falta confiança no aprimoramento político da Nação, macerada, em consequência do PESSIMISMO no atual entorno republicano-democrático, com ênfase nas posturas de um legislativo eivado de “*interesses espúrios*”, ao lado de um Poder Executivo longe da verdade democrática, faltando “*aquele algo a mais*” que é a transformação dos sonhos e valores da coletividade em ALGO REAL. Esta proposição nada mais é do que uma plataforma de governo que deveria ser difundida e explicitada em metas governamentais. Esses valores seriam a garantia dos direitos, há muito ambicionados, na

pauta de liberdade, igualdade e fraternidade, valores esses que se transformariam no já referido ALGO REAL.

Consoante essas afirmações, podemos dizer que a personalidade do cidadão, para se realizar, deve caracterizar um Estado de Espírito, ao lado de um ponto de vista coletivo que é o Regime Político, respaldado por uma Filosofia de Vida pautada na tradição histórica de honestidade no trato da “*coisa pública*”.

Em tempos idos, década 60, assistimos a uma apresentação na nossa maior casa de ensino, a ECEMAR, sobre Democracia, oportunidade em que o conferencista, Cel. Hélio Levi Ilha, já dimensionava a apreciação desta temática, com os mesmos enfoques que hoje ousamos comentar: Espírito, Regime e Filosofia.

Adicionando ao nosso modesto raciocínio o que já disse Churchill: “O difícil na *Democracia* é a sua *própria realização*”, fica evidenciado, como há séculos, que o governo “*do povo para o povo*” é um eterno aprendizado. No intuito de mobilizar as presentes idéias com respaldo publicista, sentimo-nos muito à vontade em trazer a lume o dia a dia da vida pública nacional, eivada de pecados de todas as dimensões, verdade esta que, além de inibir a sociedade na sua identidade, nos faz corar de perplexidade frente às jogadas políticas, aos acordos espúrios e, por que não dizer: a falta de PRINCÍPIOS NO TRATO DA COISA PÚBLICA!

Após essas afirmações que não necessitam de maiores detalhamentos, avulta a questão: e o soldado em todo esse contexto?

Sim, é por demais preocupante para a família castrense conviver com todas as desmedidas IMPROPRIE-

regime político, filosofia de vida e estado de espírito

Brig.-do-Ar Ref. Tarso Magnus da Cunha Frota

DADES praticadas dentro do próprio “*poder legislativo*”, assistindo atônita ao desenrolar de uma série de “*atentados à causa pública*”.

Quando sentimos que o equipamento militar está sendo relegado na atualização das necessidades aéreas, marítimas e terrestres, o que prejudica a “*operacionalidade*” no emprego das nossas forças, e observamos que enormes recursos correm à solta, manipulados em campos “*não muitos claros da vida nacional*”, vamo-nos valer da coluna “*Notícias Antigas do Jornal do Brasil*” que, em recente publicação, relatou Verbis: “*em 1892, o Governo argentino reivindicava a sua soberania sobre os Sete Povos das Missões, no extremo sul*”.

Faz-se mister ressaltar que a área MISSIONEIRA DO PAMPA é uma parcela do território nacional, razão pela qual sempre existiu, desde a monarquia, um forte aparelhamento militar na região sul. A possibilidade de confrontos regionais sempre exigiu um contingente capaz de manter, em caso de necessidade, a integração do território pátrio. Nos dias que correm há uma vigilância preocupante com as nossas fronteiras - drogas, guerrilhas e contrabando - que são realidades em toda a extensão das nossas linhas divisionárias. O Projeto SIVAM da Força Aérea, já implementado, possibilitou que na nossa Hiléia, as Forças Armadas cumpram com a sua Missão, apesar das dificuldades de recursos há muito persistentes. Em recente visita ao Projeto foi possível observar “*in loco*”, a grandeza do controle espacial e territorial que a FAB, com os meios postos às mãos, cobre com sua malha radar muito além das nossas fronteiras de direito. O desdobramento das Forças Armadas na atualidade é uma das condicionantes da segurança das imensas fronteiras da nação. Hoje já podemos afirmar que o soldado brasileiro mantém a sua tradição de não só vigiar as áreas limítrofes e o mar territorial, mas faz um desdobramento das suas forças na imensidão das glebas pátrias. A nossa FAB já se distribui na Amazônia com novas Bases Aéreas em fase de implementação em São Gabriel da Cachoeira, Eirunepé e Vilhena, aduzindo-se que Porto Velho e Boa Vista já se encontram em atividade, equipadas com o Super Tucano, aeronave nacional, buscando-se com este equipamento atender as necessidades operacionais na Região Norte.

Com ênfase no propósito do presente trabalho, faz-se importante referir que o Brasil traz no seu cerne uma Filosofia de Vida pautada nos direitos de igualdade racial, liberdade política pluripartidária e um fraterno entendimento de toda a nacionalidade, com um mesmo idioma, mesmas esperanças e um passado repleto de lutas na busca da construção de um país livre, avesso a ideologias violentas, sempre se sobrepondo às frustradas tentativas de tomadas do poder por forças antagônicas a causa democrática.

Assim o foi na Intentona Comunista de 1935, na Revolução de 1964 e na Guerrilha do Araguaia, esta financiada por alienígenas do decadente socialismo do leste Europeu. Pautado na presente análise há de se entender o Estado de Espírito da nação, que sempre rechaçou as idéias espúrias no correr dos tempos, e quando movimentos tendenciosos buscaram um lugar ao sol, a nacionalidade sempre soube responder. O Estado de Espírito é uma afirmação dos dias que correm quando assistimos perplexos os trabalhos de Comissões no Parlamento, onde se toma público e notório a falta de princípios éticos de uma parcela dos representantes do povo.

É patente no final dessas assertivas, que a Ordem e a Soberania, pautas constitucionais, possibilitem o encontro real e permanente com a Democracia, ao lado das Forças Armadas que nunca fugiram das suas tradições e sempre cumpriram suas missões, não só em solo pátrio, como agora no Haiti e ontem no cenário Italiano.

Flui claro das presentes considerações uma essência Democrática e Republicana que toda a nação ambiciona e almeja!

A maior tragédia da Democracia é não poder realizá-la; a Democracia é o meio pelo qual o Estado atinge o seu fim!

Ao fechar a temática desenvolvida, mais uma vez soam as antigas aulas do Coronel, Publicista e Constitucionalista Ayrton Lobo que na sua plataforma comentava:

A Democracia pode ser Monárquica, Parlamentar, Republicana, Sócio-liberal, todavia, a Democracia não é ideologia, ela enfoca na essência Regime, Filosofia e Estado de Espírito! E nós soldados na presente conjuntura?

RESTA-NOS...TÃO-SÓ... UMA ÂNSIA FINAL...

“QUE OS PODERES DA REPÚBLICA SE ENCONTREM NO SEIO DAS PRÓPRIAS INSTITUIÇÕES”. ■

Decorridos três anos da invasão e da ocupação do Iraque, por quanto tempo os Estados Unidos continuarão mantendo suas forças militares no país mesopotâmico? Esta tem sido a instigante pergunta de geopolíticos e analistas internacionais com relação ao segundo mandato do Presidente George W. Bush.

Até bem pouco tempo, a Administração Bush costumava responder a essa pergunta com um evasivo clichê: “*O tempo necessário e nem um dia mais*”. Porém, na atualidade, observa-se uma forte guinada com relação a esse posicionamento. O gelo começou a partir-se em 17 de novembro de 2005, quando John Murtha – um congressista democrata de linha dura e *ex-marine* – sugeriu que retirassem as tropas do Iraque no prazo de seis meses. Pouco depois, o Senado americano, controlado pelos republicanos, votou a favor de “*uma transição significativa para a plena soberania do Ira-*

que”, em 2006. Após resistência inicial, George Bush começou a modificar sua retórica e insinuou que a retirada das tropas ocorreria antes do esperado.

A evidente erosão do apoio da opinião pública à política encetada pelo presidente Bush, no Iraque, está bastante clara. Aproximadamente 54% dos norte-americanos dizem agora que os Estados Unidos se equivocaram ao enviar tropas ao Iraque, uma cifra muito superior aos 24% que opinavam da mesma forma no início da guerra, em março de 2003. Em parte, isso é o reflexo da crescente lista de baixas, com mais de 2.300 estadunidenses mortos nessa contenda, até o presente momento. É, porém, também, reflexo da crença, cada vez mais propagada, de que a guerra está fracassando fragorosamente.

Penso que os norte-americanos, de modo contumaz, toleram as baixas quando crêem que uma guerra é justa e tem perspectivas razoáveis de êxito. Atual-

mente, observa-se que os cidadãos duvidam das duas coisas. O Governo está pagando um preço muito alto por exagerar nas razões para o engajamento na guerra e por fazer uma pífia ocupação posterior à invasão. Não é surpreendente que a nova retórica esgrimida pela Casa Branca enfatize possuir “*uma nova estratégia para a vitória*”.

Se a “*vitória*” estiver calcada no estabelecimento de uma democracia estável no Iraque, é pouco provável que Bush tenha suficiente tempo para pôr em marcha sua estratégia. Em setembro último, o General George Casey, oficial de maior patente militar no Iraque, testemunhou ante o Congresso que as insurgências modernas duram no entorno de uma década, e que o Exército iraquiano possuía apenas um batalhão capaz de lutar sem ajuda das forças estadunidenses. Um mês mais tarde, o prestigioso Instituto Internacional de Estudos Estratégicos de Londres calculou que as retiradas de tropas

GUERRA DO IRAQUE:

americanas, no ano de 2006, seriam possivelmente reduzidas e que o Iraque tardaria, pelo menos, cinco anos para criar um exército de 30.000 homens, necessário para lutar, por si só, contra as forças da insurgência iraquiana. No entanto, com as eleições para o Congresso previstas para 2006, e a eleição presidencial em 2008, cinco anos parece demasiado tempo para qualquer ação nesse sentido. Agrava a situação o fato de a Administração republicana ter menos de um ano e meio para levar a cabo a sua estratégia.

Entretanto, os democratas estão divididos. Alguns, como John Murtha e Nancy Pelosi, líder da maioria no Congresso, querem um calendário curto, enquanto outros, como o Senador Joseph Biden, resistem em estabelecer

um calendário rígido, prevendo, porém, a retirada de 50.000 soldados em 2006, que iria seguido do enxugamento, de forma paulatina, do efetivo de cerca de 100.000 combatentes, em 2007.

Os que crêem em que invadir o Iraque foi um erro, e em que o presidente Bush é culpado por excesso de confiança e por não haver planejado adequadamente as conseqüências da invasão, enfrentam um dilema: se os EUA retirarem suas tropas precipitadamente, esses erros poderiam multiplicar-se de modo exponencial. O Iraque não é como o Vietnã, onde a retirada dos Estados Unidos daquele país seguiu-se à estabilidade imposta por um governo autoritário. No Iraque, o perigo reside no fato de que a retirada das tropas da coalizão poderia

ser seguida por uma guerra civil, conduzindo o país ao caos, estabelecendo as condições ideais para que os terroristas façam da região o seu santuário.

O Iraque também difere do Vietnã em outro aspecto fundamental. Diferentemente dos vietnamitas do norte, os insurretos sunitas certamente terão sérias dificuldades para se imporem num país em que representam somente 20% da população. De fato, com um país que exibe um mosaico de culturas e etnias, composto por 80% de árabes xiitas e curdos, a insurgência sunita centra-se em somente quatro das dezoito províncias do Iraque.

A ambigüidade identificada neste caso é que os Estados Unidos formam parte tanto do problema como da solução.



*Capa do livro "Objetos do Tempo",
de Antoni Tàpies*

Manuel Cambeses Júnior - Cel.-Av. R1
*Membro do Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior
de Guerra e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil*

3 ANOS DEPOIS

Enquanto um grande número de soldados estadunidenses permanecer ali como força de ocupação, servirá de elemento motivador e instrumento de recrutamento de insurgentes e terroristas suicidas. Contudo, se os EUA se retiram de forma açodada do Iraque, o Governo iraquiano eleito poderia não ser capaz de frear a insurgência, e o Iraque seguiria o mesmo caminho tomado pelo Líbano na década de 1980, ou do Afeganistão, nos anos noventa do século passado.

De maneira análoga, se Bush estabelecer um calendário de curto prazo, poderá animar e induzir os insurgentes a agüentar até que se retirem os americanos. Entretanto, se não deixar bastante claro que as tropas abandonarão o país em pouco tempo, reforçará a impressão

de que tencionam levar a cabo uma ocupação imperialista.

Um fracasso já é evidente: o do sonho neoconservador de criar um aliado militar que pudesse servir como base militar, em longo prazo, para o estacionamento de tropas americanas em sua campanha para democratizar o Oriente Médio. Três eleições outorgaram certo grau de legitimidade ao Governo iraquiano dominado por xiitas. Sem um sentido de comunidade e instituições efetivas, no entanto, as eleições, simplesmente, criam uma tirania da maioria. Pode ser que isso seja melhor do que a tirania da minoria de Saddam Hussein, mas dificilmente poderá considerar-se uma democracia moderna.

O presidente norte-americano cos-

tuma comparar os seus objetivos no Iraque com a democratização do Japão depois da Segunda Guerra Mundial. Mas o Japão era um país totalmente conquistado, etnicamente homogêneo e sem insurreções, com uma ampla classe média e experiência anterior de abertura política. Inclusive, nessas condições, evidentemente mais favoráveis, os bons resultados tardaram sete anos para serem atingidos. No lugar disso, George Bush deveria pensar em uma margem de dois anos para fornecer ao Governo iraquiano as maiores probabilidades de êxito, antes que as tropas estadunidenses se retirem, destacando o fato de que, a partir desse momento, os iraquianos serão integralmente responsáveis por sua própria segurança e por sua salvação política. ■

Recordando Vaz e

Ao entrar para a Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro, o curso havia passado para quatro anos desde a turma imediatamente anterior à nossa. Havia quatro Armas: Infantaria, Artilharia, Cavalaria e Aviação Militar. Quando cursávamos o 2º ano, em 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica e para ele se transferiram todos os nossos colegas da esquadrilha acompanhados pelos alunos do 2º ano, que só podiam escolher a Arma de sua predileção ao chegarem ao terceiro ano. Eu era candidato à Artilharia, mas fiz o curso da Escola Preparatória de Cadetes, de Porto Alegre, antes de prestar o concurso para a Escola Militar. Entre os meus melhores amigos, desde Porto Alegre, figuravam Roberto Brandini, Otávio Pinto de Farias e Fernando Arruda, além de Oswaldo Terra de Farias, também amigo, mas com quem tinha menor relacionamento. Bastava assinar um requerimento e a transferência se dava automaticamente para o Campo dos Afonsos. Os dois primeiros insistiram para que eu os acompanhasse, assinando o requerimento que já estava pronto. Disse-lhes que não seria um bom aviador. Por vezes, flagrava-me fazendo a barba com

a pasta de dentes... Essa falta de concentração me seria fatal. Haroldo Veloso, de quem me tornei amigo, era dos que se transferiram para a Aeronáutica.

Antes de concluirmos o curso, o torpedeamento de navios de cabotagem foi decisivo para o Brasil declarar guerra ao eixo Berlim/Roma/Tóquio. O paraninfo de nossa turma foi o Tenente Alípio Serpa, que havia morrido ao ser torpedeado o navio Baependi, no qual ele levava parte do Grupo de Obuses para o Nordeste.

Alunos da Escola de Estado-Maior do Exército, revoltados com o assassinio do Major Rubens Vaz, que era de duas turmas depois da minha, fomos a uma reunião no Clube da Aeronáutica, alguns maiores meus colegas, a convite do major Confúcio Pamplona. Nossa revolta era maior porque jornais publicaram haver a deputada Ivete Vargas descrito o crime como praticado contra um major “guarda-costa” de Carlos Lacerda. No Clube, encontramos o Brigadeiro Eduardo Gomes, cercado de vários Brigadeiros. Na tribuna, sucediam-se oradores inflamados, da FAB e da Marinha de Guerra. Não havia nenhum general nem Almirante. Só oficiais superiores. Do Exército, estando presente, fui à tribuna e fiz um curto discurso, baseando-me em Maritain, que diz serem associadas inextricavelmente a autoridade e o poder. O Presidente – disse – uma vez que sua guarda pessoal decidia quem devia morrer ou viver, perdera a autoridade e tornava seu poder vulnerável. No dia seguinte, recebi ordem de apresentar-me imediatamente ao Ministro do Exército, Gen. Zenóbio. Certo de ser preso, repeli com energia “a informação”, passada ao Ministro, de que eu falara pelo Exército (o que mais o irritara). Falara em caráter pessoal – afirmei – e sustentava o que dissera. Depois de um diálogo áspero, mandou que me retirasse.

Quando fazia um ano do assassinato de Vaz, fui escolhido por meus colegas para fazer o discurso no túmulo dele. Em uma outra passagem do discurso

Foto colhida no cemitério de São João Batista, quando falava o Ten.-Cel. Coqueiro





Jarbas Passarinho

Escritor, Coronel reformado do Exército Brasileiro, foi Ministro do Trabalho, da Educação, Previdência e Justiça. Ex-Senador, ex-Governador do Pará. Atualmente, é assessor especial da Confederação Nacional da Indústria (CNI)

Veloso

dizia que o Governo deixara passar um ano e ainda não apurara o crime, “*tempo que enxovalhava nossas túnicas*”. Levei o discurso ao Coronel Mamede, na Escola Superior de Guerra, antes de comparecer ao Ministro da Guerra, que me chamara. Mandou tirar cópia e me disse que se o marechal Lott me prendesse, o discurso seria lido por outro oficial que, se fosse preso, teria outro colega a continuar o discurso até o final. Entretanto, depois de ler o discurso com um lápis de ponta vermelha para baixo, e de relê-lo, Lott discordou apenas do enxovalhamento das túnicas. Insisti, e ele cedeu. Disse que só iria ao cemitério para ouvir-me. O Brigadeiro Eduardo Gomes o recebeu e ambos se retiraram, quando concluí o discurso.

Terminado o Curso da ECEME, fui servir em Belém, na 8ª RM. Em uma noite de Carnaval, parou defronte de minha casa um “jeep” da Aeronáutica. Trazia, para ouvir-me, o Major Paulo Victor e o Capitão Newton Barreira, que comandava o esquadrão dos Catalina. Paulo Victor iria associar-se ao Veloso, em Santarém e propunha que Barreira impedisse o pouso de qualquer avião em Belém e levantasse o esquadrão. Mostrei a Paulo Victor – pois Barreira tinha submetido sua decisão a mim – que os aviões da Base de Fortaleza abateriam com a maior facilidade os Catalina. Melhor seria obter o apoio dos tenentes e levar a Veloso, em Santarém, sem pousar, diariamente os planos de operações de contra-insurreição e o apoio que ele supunha vir to Rio. No dia seguinte, fui encarregado de preparar a operação contra Veloso. Neguei-me a fazê-lo, sob profunda irritação do Chefe de Estado-Maior e de oficiais ligados a ele. Chamado pelo Gen. Décio Escobar, meu comandante e que me tinha admiração, dele recebi em troca a missão de planejar a defesa de nosso Quartel-General, uma forma sagaz de livrar-me da insubordinação. Preparamos, à falta posterior, de apoio do Rio e de São Paulo, a fuga de Veloso, para o que eu contava com o Comandante da Companhia de Infantaria de Guajará-Mirim e sua convivência para pou-



Major Haroldo Veloso, à direita, preso após o levante de Jacareacanga



Major Haroldo Coimbra Veloso e Capitão Lameirão na Base Aérea de Santarém, PA, fevereiro de 1956

so e decolagem do avião de Veloso. Briosso, declinou da oferta e embrenhou-se na mata, onde acabou preso. Anos depois, sempre meu amigo, fiz tudo para que não fosse à reintegração de posse do prefeito de Santarém. Foi, enfrentando a Polícia Militar, que recebera ordem do governador de impedir a posse concedida pela Justiça. No tiroteio, foi ferido gravemente o que acho que apressou a sua morte. Perdemos um idealista, morto por sua bravura, pois o Prefeito era seu amigo e não quis deixá-lo sozinho. ■



A Base Aérea de ANÁPOLIS

*Irapuan Costa Junior
Foi Prefeito de
Anápolis,
Governador
de Goiás,
Deputado Federal
e Senador.
No Senado,
presidiu a
Comissão
de Relações
Exteriores
e Defesa Nacional*

A desativação dos Mirage III (melhor seria dizer despedida, tal a sensibilidade da cerimônia impecavelmente organizada pelo Cel.-Av. Cícero Ceccatto, Comandante da Base), celebrada no dia 14 de dezembro passado (2005), na Base Aérea de Anápolis, trouxe a todos os que estivemos presentes, e que, no correr das últimas três décadas, tivemos algum contato com essa importante Organização, emocionantes lembranças de dias passados, sem dúvida melhores para a FAB, para as Forças Armadas e para o Brasil.

De minha parte, guardo uma coletânea de recordações de pessoas e fatos importantes no projeto da Base, na sua implantação, na construção e na consolidação.

Em meados de 1971, quando ocupava a Presidência da CELG – Centrais Elétricas de Goiás S.A., fui procurado pelo então Cel.-Av. Jaime Peixoto, que eu já conhecia da intervenção federal em Goiás realizada em 1964 – quando foi Secretário de Segurança – e que se fazia acompanhar de outro oficial, este goiano de nascimento, o jovem Ten.-Cel.-Av. Lélvio Viana Lobo (que

viria, no futuro, a ser Ministro da Aeronáutica).

Disse-me Peixoto que acabava de ser designado presidente da CC-BASAN – Comissão de Construção da Base Aérea de Anápolis – coordenadora das obras da futura Unidade, que o tempo urgia, e que necessitava de energia elétrica para o canteiro. Uma linha provisória serviria, desde que urgente. A linha de transmissão definitiva, para a Base, poderia esperar, mesmo porque as construções demandariam algum tempo. Tinha a CELG como construí-la em vinte ou trinta dias? Sabedor da importância da Base para Anápolis, para Goiás e para o Brasil, respondi que não poderia construí-la em vinte ou trinta dias, mas em dez, o que acabamos conseguindo fazer.

Foi este meu primeiro contato com a Base. Não sabia eu que muitos outros viriam.

Em fevereiro de 1972, foi ativado o NUALADA, Núcleo da Primeira Ala de Defesa Aérea e, em 5 de abril do mesmo ano, o Maj.-Av. Piragibe Fleury Curado (tragicamente desaparecido em missão no Chile em março



vista por um Civil

de 1980) hasteou, pela primeira vez, o Pavilhão Nacional, dando por instalada a 1ª Alada. Esta data ficaria, no calendário, também como a do aniversário da Base Aérea. Em outubro chegaria o primeiro Mirage, dos dezesseis comprados inicialmente à empresa Marcel Dassault. E, em abril de 1973, seis Mirage fariam o primeiro vôo de demonstração sobre Brasília.

A cidade de Anápolis, dona que sempre foi de um saudável bairrismo, recebeu, com muito orgulho, a 1ª Alada e nunca fez por menos – desde o primeiro dia, referiu-se a ela como a “sua” Base Aérea (embora como Base viesse ela a ser instalada, oficialmente, só em 1979). Os oficiais (e praças) da Base, por sua vez, se integraram por inteiro com a comunidade anapolina, sempre bem recebida nas comemorações festivas e esportivas ali realizadas.

Em agosto de 1973, era Governador de Goiás Leonino Caiado. A seu convite, eu ocupava, como disse, a Presidência da CELG (hoje Companhia Energética de Goiás S.A.). Ampliávamos a Usina de Cachoeira Dourada, que abastecia Brasília e Goiás. Não havia, então, falta de recursos, pois o Brasil vivia seu “milagre econômico”, que de milagre não tinha nada. Era só trabalho e seriedade dos governos, somados ao entusiasmo dos brasileiros. Fui chamado num fim de tarde ao Gabinete do Governador, que me comunicou de chofre:

– *Anápolis será hoje transformada em Área de Segurança Nacional. O Prefeito será cassado. Você assume a Prefeitura amanhã de manhã.*

– *Governador, estou em meio a uma tarefa importante, a conclusão de Cachoeira Dourada. O cargo de Prefeito, mesmo de Área de Segurança é muito político. Há outras pessoas mais adequadas. Com sua permissão, prefiro ficar onde estou* – disse eu.

– *Não há como* – respondeu – *acabo de chegar de uma audiência com o Presidente (Médici) e já está acertado seu nome.*

Não tive escolha. No dia seguinte pela manhã eu tomava posse como Prefeito de Anápolis. Dando início às minhas funções, tentei achar uma residência para me mudar com a família, mas qual a minha surpresa ao constatar que era difícil encontrar uma casa para alugar na cidade. Tinha que ir e vir entre Goiânia e Anápolis, diariamente, sempre saindo de Goiânia bem cedo, pelas seis horas da manhã, e voltando às dez ou onze horas da noite, dirigindo meu próprio carro.

Quando fiz uma visita de cortesia, como Prefeito recém-empossado, ao Cel.-Av. Antonio Henrique, Comandante da Ala, que equivalia a Comandante da Base, comentei com ele este fato.

– *Tenho uma casa ainda não ocupada na Vila dos Oficiais. Eu o convido a ser nosso hóspede, na Vila, até que surja uma casa na cidade ou até que venha um oficial* – disse.

Passei, assim, a ser hóspede da Base Aérea e a conviver com seus oficiais – os Jaguares, com quem fiz boa amizade e com quem aprendi bastante, jovem engenheiro que era, sobre a brasilidade, a coragem, o

ANÁPOLIS

vista por um Civil

companheirismo e a disciplina. Entre eles estavam os “franceses”, isto é, os que haviam treinado, nas bases de Dijon e Bordeaux, a operação dos Mirage III, os pioneiros de sua operação no Brasil: Cel.-Av. Antonio Henrique, Ten.-Cel.-Av. Ivan Frota, Majores-Aviadores Jorge Bins, Ronald Jaeckel, Ivan Trompowsky, Thomas Blower, José Vilaça e Capitão Lucio Starling. Acabei ficando naquela acolhedora Vila dos Oficiais durante toda a minha permanência na Prefeitura, que durou quase um ano.

Tínhamos orgulho de nosso trabalho, do Governo e do Brasil. Havia então respeito interno e externo pelos brasileiros. Enfrentávamos uma divisão entre dois mundos, com o comunismo e o capitalismo em uma guerra surda, que, embora chamada Guerra Fria, às vezes se esquentava, como aconteceu no Brasil, com o chamado às armas que facções comunistas, financiadas principalmente por Cuba, fizeram a muitos jovens brasileiros, que morreram enquanto os chefes

pouco se expunham, muitos vivendo no exterior. É curioso ver hoje estes mesmos líderes comunistas em posições-chaves do Governo e, ainda, recebendo indenizações com dinheiro público, por terem fracassado em transformar o Brasil em satélite soviético, em ditadura comunista.

Lembro-me da visita feita em 1973, pelo então Presidente Emilio Médici, à 1ª Alada, ainda comandada pelo Cel. Antonio Henrique, quando assistimos a um exercício de interceptação realizado com maestria, cronometrado até os segundos, pelos Jaguares.

Em 1974, ainda ocupando a Prefeitura de Anápolis, fui indicado para o Governo do Estado (as eleições para Governador eram indiretas). Na despedida de meus anfitriões da Vila de Oficiais, recebi dos Jaguares um régio presente: um álbum francês ricamente ilustrado sobre a História da Aviação, entregue aos brasileiros por seus instrutores franceses, com dedicatória e assinatura dos mesmos instrutores. Os pilotos que o haviam recebido também fizeram a mim uma comovente dedicatória.

Durante os anos de meu Governo, estive em várias oportunidades na Base Aérea, confraternizando com seus integrantes e participando de cerimônias significativas, a que compareciam Ministros e outras altas figuras da República. O Cel. Antonio Henrique, reformado, aceitou meu convite para ocupar a Secretaria de Estado de Representação de Goiás em Brasília, tendo prestado bons serviços a um Estado em vias de crescimento.

Poucos dias após ter terminado meu período de Governo, em 1979, foi a Base Aérea oficialmente ativada, sob o comando do então Cel.-Av. Ivan Moacyr da Frota.

Os meandros da estrada da vida são muitos e envolventes. Não nos permitem, o mais das vezes, manter contatos que muito prezamos. Surgem as ocupações e as distâncias. Mas, quando retomamos esses contatos, quando revemos amigos, como aconteceu nessa despedida dos Mirage III e nos vêm à lembrança os fatos vividos, sentimos, mais uma vez, a admiração e a estima pelos que, integrantes da Força Aérea Brasileira, erigiram essa Base, consolidaram-na, operaram-na, em terra ou no ar, chefiam-na e se dedicaram a ela diuturnamente, com elevado senso de dever, a princípio, e que agora, além do senso de dever, o fazem com enorme sacrifício, pelo esquecimento (compulsório) a que foram relegadas nossas Forças Armadas. ■





“**A**fastado comandante de quartel da tortura”. Enquanto lia essa manchete em um jornal do Rio, eu ouvia, em um canal por assinatura da mesma empresa, a seguinte referência ao assunto: “*A notícia caiu como uma bomba no meio dos militares*”.

Na véspera, um dirigente da OAB comparara, no mesmo canal, a “tortura” do quartel brasileiro com aquela praticada pelas Forças americanas no Iraque, e alguém ligado aos “direitos humanos” sugerira a participação, nas investigações, de Instituições estranhas às Forças Armadas, para “*garantir isenção*”.

Os ataques sistemáticos da mídia às Forças Armadas têm, ainda, uma motivação maior do que a criação de notícias que desviem o interesse dos escândalos políticos e de corrupção que comprometem o governo.

Com crescente frequência, surgem comparações entre os governos ditos militares e a administração federal dos últimos 20 anos, sempre muito favoráveis àqueles. Tais ataques teriam, então, caráter preventivo, com o objetivo de evitar que os militares possam ser vistos como possível solução para a crise política.

Todos sabemos que os militares não querem o poder. Apenas esperam, como todos os brasileiros, que os governantes sejam capazes, honestos, ponderados e que respeitem as leis e as tradições do País.

Na visão míope de alguns políticos e da mídia que os apóia, porém, transparece somente a ameaça que vêm naqueles, que, se, por absurdo, tomassem o poder, lhes dificultariam os projetos de corrupção.

Também não se pode comparar a ocorrência no quartel brasileiro com a tortura praticada pelas Forças americanas, contra prisioneiros indefesos, que se encontram sob custódia de seus algozes.

Os militares brasileiros não torturaram, pela simples razão de que tudo foi consentido. As supostas vítimas tinham todo um arsenal de medidas jurídicas e regulamentares a protegê-las. Se a tudo

A face oculta de certas ações políticas

Luís Mauro
Cel.-Av. R1

se submeteram sem reação, foi pela crença, ainda que equivocada, de que isso era necessário para se afirmarem como homens dignos de pertencer à unidade.

Ao Estado somente seria legítimo agir, se a violência conduzisse a consequências que, mesmo com anuência, constituíssem crime ou quando as ações deixassem de ser consentidas, o que se caracterizaria com a denúncia ou o pedido de proteção das vítimas.

Se o comandante tivesse tomado conhecimento do trote por denúncia de algum militar, é certo que teria aplicado punição disciplinar aos envolvidos.

Nesse caso, provavelmente os mesmos elementos que se mostraram escandalizados com a “tortura”, estariam acusando-o de abuso de autoridade e de desrespeito aos direitos humanos, impetrando “*habeas corpus*” e exigindo “*amplo direito de defesa*” para os punidos.

O mesmo direito de defesa que agora negam, não somente aos sargentos, mas ao seu comandante, aos comandantes das Forças e a todos os militares em geral.

As únicas diferenças entre o trote dos

sargentos e o dos alunos de certa universidade paulista é que, lá, uma das vítimas veio a falecer, transformando-o em homicídio, e os réus foram defendidos pelo Senhor Márcio Thomaz Bastos.

Já os militares não terão quem os verdadeiramente defenda. Serão “*exemplarmente punidos*” por seus chefes, para saciar a sede de vingança, contra as Forças Armadas, dos que foram derrotados em 1964.

Enquanto isso, um presidente patético alega que nada houve ou, se houve, nada sabia, ou ainda diz-se traído, e tudo faz para impedir a apuração dos feitos de que seu governo e seu partido são acusados.

Assim, recomendo aos sargentos que tentem obter ajuda do Ministro da Justiça. Se ele somente puder orientar os acusados do governo ou do partido oficial, que se tente o Senhor Greenhalgh, por suas relações com o primeiro.

Se este estiver demasiadamente ocupado com clientes terroristas ou com o assassinato do Prefeito de Santo André, que procurem urgentemente um bom advogado, pois, tudo indica, estarão absolutamente sós nessa luta covarde e desigual.

E ainda há quem tenha a desfaçatez de insinuar que Instituições estranhas às Forças Armadas participem das investigações para “*assegurar isenção*”.

De que isenção falam?

Não somos nós, os militares, que “*blindamos*” os nossos, para protegê-los contra a apuração dos crimes de que são acusados.

Finalmente, nada “*caiu como uma bomba no meio dos militares*” e, se bomba houver, cairá em outro lugar.

Àqueles que se sentem ameaçados, alerto-os de que não é nos militares que reside o perigo, mas nas suas próprias ações.

Ninguém pode enganar, impunemente, toda a Nação por muito tempo.

A História terminará por colocá-los no lugar de onde não deveriam ter saído, jamais.

(Transcrito do Monitor Mercantil, de 2 de dezembro de 2005) ■

Ivan Von Trompowsky Douat Taulois - Cel.-Av. Ref.
Piloto de Caça Aposentado

Onde é



Spielberg é um diretor famoso. “ET”, “A Lista de Schindler”, “O Soldado Ryan” comprovam essa afirmativa. Seu primeiro sucesso foi rodado em 1978, com um título curto: “1941”. Era uma comédia. O filme retratava a paranóia do povo americano após o ataque japonês a “Pearl Harbour”. É um bom filme. Atual!

Um piloto, no seu P-40, sobrevoando os “canyons” do Arizona, em busca de aviões japoneses, aterrissando em uma rodovia deserta, taxiando para um posto de gasolina, cortando o motor, descendo pela asa, encarando uma velhinha assustada, com a mangueira na mão, e dizendo:

– Encha o tanque!

É cinema da melhor qualidade.

Tudo bem. Só que trinta anos antes, 1951, um piloto de nossa Força Aérea pousou numa praia, taxiou o seu P-40 até um estacionamento de automóveis, cortou o motor, desceu dele e encarou um jovem

assustado (responsável pelo estacionamento), e perguntou:

– Onde é que é o bar?

Essa deliciosa história eu escutei de um piloto de P-40 do alto dos seus oitenta anos. Estávamos no hangar do “catorze”, que ele viu construir. Ele é o Marion.

Casella e Rudnei lançavam um tesouro de histórias no seu “Já te Atendo tchê”: a história do 1º/14º GAv.

Final do Ano. Grandes manobras. País Amarelo. contra País Verde. País Amarelo, tentaria um desembarque no litoral santista, apoiado pela Marinha (Fuzileiros Navais) e por aeronaves A-20.

O País Verde defendendo-se com Unidades da Força Terrestre (Artilharia de Costa) e Unidade Aérea de nossa Força (1º/14º GAv).

A manhã estava muito bonita. Decolamos do Destacamento de Santos, às 8 horas. Faríamos uma Patrulha Aérea de

Combate paralela ao litoral, a 15.000 pés. Os P-40 em Linha de Frente. Curvas em “Linhas de Frente”. Lembram-se?

A cada 90°, as aeronaves trocavam de posições. Era bonito. Quem fez sabe disso...

E o P-40 era um “senhor” avião. Estivera na China, com Chennaux, desde 1937 (US\$ 500,00 por aeronave japonesa abatida). Havia uma mística com essa aeronave. A “boca do tubarão” pintada no seu “nariz” ainda hoje impressiona.

E estava, agora, no “catorze”. Esbelto, ágil, lindo.

Estranhei o calor, na nacele. Verifico os pequeninos indicadores. Temperatura do óleo, no seu limite. Aviso ao líder. Uma aeronave se aproxima.

– Você está com um enorme vazamento de óleo. Corta o motor.

Cortei. Reduzi a manete dos gases. Cortei o combustível. Eu estava tirando sua vida. Ele “tossiu”. Eles se recusam a



que é o Bar!



estacionamento para automóveis.

Era jovem.

– Onde é que é o bar?

O mocinho, muito assustado, diz:

– O senhor entra pelo “hall” principal, a primeira porta à direita!

Não estranhem a pergunta do meu piloto de P-40.

Alemão Jaeckel me contou que, dias antes da parada total do P-47 (início de 1957), um colega estagiário no Curso de Caça, em Fortaleza, teve uma parada de motor após a decolagem. Pousou em frente. “Abriu uma estrada”. O velho P-47 era um trator...

Quando chegaram bombeiros, ambulância, encontraram o piloto, aspirante-aviador, em cima da asa. Ele tinha um pedido, e repetia sempre:

– Eu quero comer goiaba!

É assim. Não é engraçado. Quem voou, sabe disso!

Vamos voltar à história do meu piloto de P-40.

Três dias se passaram. Não estranhem. São tempos diferentes. Tempos de Central Telefônica. Praia Grande, Santos, São Paulo. A “linha” Praia Grande-Santos tinha “caído”. Temporal!

No terceiro dia, chega um “jeep” de nossa Marinha.

Um capitão fuzileiro e três soldados.

Encontram o meu piloto de P-40 no bar.

Era um prisioneiro. (O País Amarelo teve sucesso no seu desembarque. Posteriormente, haveria uma reação do País Verde...).

O capitão fuzileiro inicia de imediato um interrogatório:

– Qual é a sua Unidade Aérea?

– De que aeródromo você decolou?

– Quantas aeronaves tem a sua Unidade?

O piloto do P-40 ia respondendo a cada pergunta:

– Posto, nome e nº de série.

Os dois exercitavam, com algum realismo, o que aprenderam nos diversos cursos ao longo de suas carreiras.

Com Motta Paes, seis anos antes, fora real. Piloto de caça, integrante do

morrer. São como nós. Silêncio na cabine.

– Dois, é o líder!

– Prossiga.

– Eu conheço essa praia. Pode pousar com o trem baixado. Não tem valão!

(Esse valão, a que o Pampa Líder se referia, é a “língua negra” de hoje).

Naquele descampado dos anos cinquenta, o homem ainda não havia chegado.

– Pousei com o trem baixado.

Areia dura, lisa. Uma aeronave dá um rasante. Ele levaria a boa notícia. Pousou sem problemas. (O P-40, com os “trens juntinhos”, “pilonava” com muita facilidade).

Usei pouco freio. À minha esquerda, um prédio enorme. Imponente. Um Hotel.

Eu vejo um estacionamento. Resolvo dar partida no P-40. Mistura Rica, passo mínimo, “primer”, ignição e “starter”.

O velho P-40 respondeu. Inicialmente “enfumaçado” e, logo depois, o som limpo. Era bonito.

Início um táxi até àquele amplo estacionamento.

Vejo um rapaz, jovem, com os braços acima da cabeça, querendo comunicar alguma coisa. Não entendi!

Taxiei até ao amplo estacionamento, acompanhado pelo jovem com os braços levantados, ao lado de minha asa. Cortei o motor, desliguei rádios, gerador e bateria.

Desamarrei-me, subi na asa. O jovem me olhava espantado. Talvez pelo macacão de vôo, a touca de pano suada, com os fios pendentes, o “laringofone” envolvendo o pescoço. Talvez pelo “Mae West” amarelo, salva-vidas no caso de um pouso n’água.

“Mae West”. Milhares de tripulantes o usaram na Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O porquê do nome? “MAE WEST” era uma atriz dos anos 30, de Hollywood, de seios fartos, desejados.

Desço da asa. Ele me diz:

– O senhor não pode parar aqui! É um

1º Gp Av Ca – “*Senta a Pua!*”, fora atingido pela Anti-Aérea Alemã, na Itália (1945).

Perdera metade de uma asa. Conseguiu abandonar sua aeronave. O pára-quedas abriu. A chegada ao solo. Fora feito prisioneiro. O interrogatório.

– *Qual é a sua Unidade?*

– *Quantos aviões?*

– *Posto, nome e número de série.*

Eu escutei essa história contada por ele em 1980. Trinta e cinco anos depois.

Cinema da Base Aérea de Santa Cruz. Lotado. “*Tenentada*” em pé. Magalhães Motta, dirigente do painel, surpreso, pergunta:

– *É a primeira vez que você conta isso?*

– *É.*

Motta Paes conta:

– A cada pergunta, respondia eu: posto, nome e nº de série.

O interrogador era um bom profissional. Tentava se aproveitar de minha fragilidade, abatido a pouco mais de uma hora.

Posto, nome e nº de série.

Quem conheceu Motta Paes sabe o “*iceberg*” que o interrogador tinha a sua frente.

Ele terminou o interrogatório. Prepara os relatórios.

Nervoso, ele quebra a ponta do lápis. Um pequeno detalhe, mas muito importan-

te. Era uma vitória. Pequena, mas muito importante naquela situação. Ele vencera seu interrogador. Motta Paes transmite à platéia esse sentimento de vitória.

E contou mais:

– *Era uma mesa pequena. Estávamos muito próximos. Ele se levanta. Chama os soldados. Faz um gesto para eu me levantar.*

E diz, num inglês bem razoável:

– *Você, até agora, esteve sob a guarda da “Wehrmacht”. Agora, você será transferido para um campo de prisioneiros, sob a vigilância da Gestapo. Boa sorte!*

Estende a mão para um cumprimento.

Motta Paes o cumprimenta.

Motta Paes não relatou danos físicos. A longa viagem de trem até à Polônia. Foi, finalmente, libertado pelos russos.

O capitão fuzileiro, a farda empoeirada, barba do dia anterior, pergunta:

– *O que você está bebendo?*

– *Cuba-libre.*

– *Menino!* (para o garçom que observava, estupefato com a entrada de quatro militares armados no bar):

– *Me traz uma cuba. Põe bastante gelo!*

Comentou a viagem, desde 6 horas, uma estrada poeirenta, esburacada de Santos até Praia Grande.

A guerra terminava ali. Em uma mesa de bar.

Horas depois, o piloto de P-40 vai até ao banheiro.

Deixara na mesa uma pergunta, em que todos se envolveram:

– *Quem foi o culpado pela perda da Copa do Mundo de 1950?*

No regresso, no grande “hall” de entrada, ele cruza com duas velhinhas.

Elas comentam:

– *Quem são esses moços?*

– *Eles estão em guerra...*

Leitor, é complicado. O que você disser é verdadeiro.

– *Era uma grande esculhambação!*

– *Irresponsáveis!*

Eram. Mas eu vou tentar defendê-los.

Quando o jovem Tenente-Aviador Motta Paes abandonou seu P-47, atingido pela “*FLACK*” inimiga, nós tínhamos quatro anos de vida. E já estávamos presentes em uma guerra terrível. A Segunda Guerra Mundial.

Nós somos muito jovens. Tamandaré, Osório chegam até nós, por documentos, relatos oficiais. Pela História.

Os nossos voaram conosco. Eduardo Gomes, Nero Moura foram nossos comandantes.

Menezes tem um relato delicioso, que diz bem dessa proximidade. É escalado, para ser o secretário do Comandante da Base Aérea de Santa Cruz, o Coronel-Aviador Nero Moura.

Menezes, 2º Tenente-Aviador do 1º Gp Av Ca, “*p*” da vida.

– *Guri, não fiques com essa cara de potrilho xucro encilhado. Tu vais continuar a voar, como nunca, no Grupo de Caça.*

O Comandante do 1º Gp Av Ca na Itália, futuro Ministro da Aeronáutica, futuro “*Patrono da Aviação de Caça*”, conhecia seus tenentes.

Há mais de trinta anos, alguém escreveu uma declaração de amor. Eu entendi assim. Dizia:

“**FORÇA AÉREA BRASILEIRA.**

A NOSSA FORÇA AÉREA,

COM SUAS VIRTUDES

E SEUS DEFEITOS,

AINDA ASSIM, ELA É A

NOSSA FORÇA AÉREA.”

“**A LA CHASSE!**” ■



Vilela
Aeroclube do Brasil

Relato das
emoções
vividas por um
antigo instrutor
de T6 e piloto
da Esquadrilha
da Fumaça

O Vôo das Velhas Águias

Foram 30 anos de afastamento.

Agora a *Velha Águia* e o *Velho Águia* se reencontraram.

Eram quando jovens muito unidos. Voaram juntos grandes alegrias.

A *Velha Águia* alça vôo na proa do Pão de Açúcar. Leva a bordo o *Velho Águia*, ainda emocionado pelo reencontro.

Recordações afloram confusas, desconexas...

Longínquos remígios.

Copacabana... Mais à direita o Corcovado. Ipanema e São Conrado. Paisagens tantas vezes admiradas quando juntos seguiam para vôos de treinamento.

Pouco a pouco, o homem se vai sentindo mais à vontade, vencendo o desconforto causado pelo esquecimento. Avalia o receio de não ter seus, ainda incertos e indecisos, comandos reconhecidos pela *Velha Águia*. Afinal haviam-se passado mais de 30 anos de seu último vôo juntos.

Mas as lembranças surgem agora cada vez mais claras. De repente a antiga amizade aflora. É um salto ao passado longínquo. É o reencontro de um amante apaixonado que, mesmo se tendo perdido da amada, nunca pudera esquecê-la.

Pedra da Gávea.

Na proa a pista de Jacarepaguá e o Aeroclube. Mais além, o box acrobático bem na vertical dos floridos jardins do Clube CEU.

Estamos autorizados!!

Afinal, qual controlador de vôo, por mais severo, ousaria tentar impedir esse vôo?

O *Velho Águia* e a *Velha Águia* são novamente jovens. Regressão de mais de 30 anos.

Agora são condutor e humana máquina que aceita de bom grado ser conduzida, quando reconhece o toque de comando do amigo.

Estão novamente juntos e não perderam a noção de conjunto. Ambos conhecem as limitações um do outro.

Trinta de compressão – 2.000 RPM. O Piloto ajusta a potência... Instinto.

Nem percebe que está aos poucos se lembrando dos regimes e procedimentos adequados.

Longa curva clareando a área. O ronco característico dos 600 cavalos do motor radial ecoa.

Os que amam a arte de voar voltam os olhares para o Céu do CEU.

É música... O som do T-6 lembra o ribombar dos tambores e o troar dos canhões da abertura 1812 de Tchaikovsky.

Ele confiante conduz. Ela, reconhecendo o aviador, aceita com alegria.

Suave picada mirando a cabeceira da pista 25.

A terra se aproxima. A velocidade aumenta rapidamente.

Agora homem e águia agem em uníssono. E, quando em decidida cabrada iniciam curva ascendente em direção ao infinito, a brutal força da gravidade resultante da manobra, atuando no conjunto, os torna unidos. Fundem-se num só elemento. O espírito do piloto está inexoravelmente incorporado à máquina.

“*Looping*”, oito cubano, “*touneaux*”...

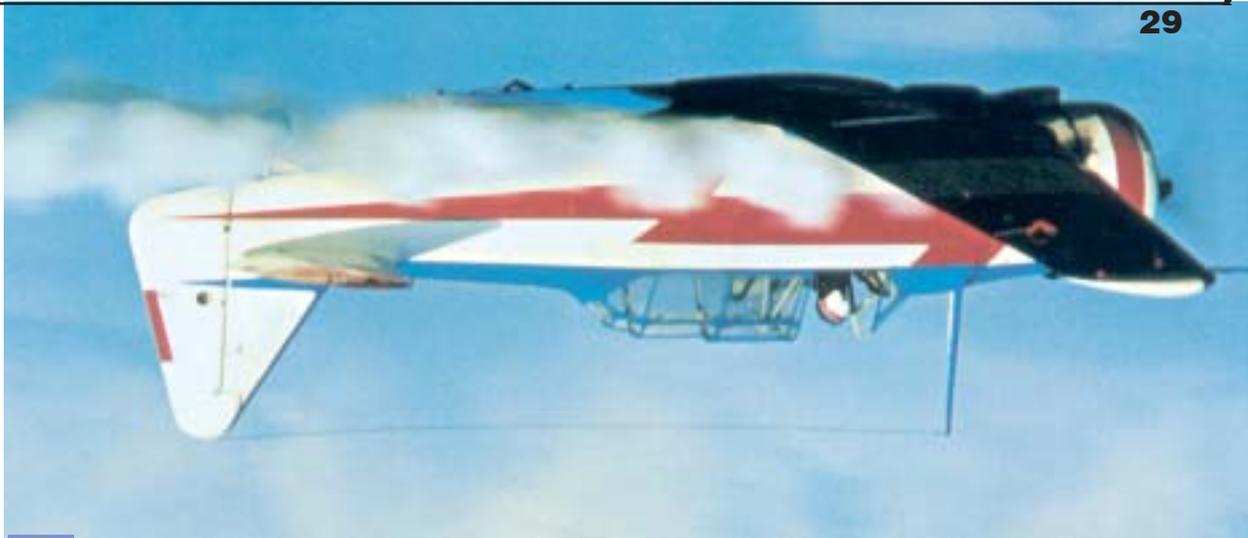
Vivem um êxtase. Ato de amor com prazeres múltiplos.

A emoção de reviver a juventude com a plenitude de seus reflexos faz brotar doces lágrimas nos olhos do piloto.

O pôr-do-sol se aproxima.

Uma última passagem baixa em homenagem aos aviadores reunidos próximos à piscina!

Num aceno de asas o conjunto se despede dos perfumes que, com a proximidade da noite, as flores dos jardins do CEU exalam mais forte... ■





Uma luz no túnel da

LAQFA

Grças a profissionais farmacêuticos idealistas, visionários e empreendedores foram implantadas, no passado, as raízes do atual Parque Fabril do LAQFA com a criação, no dia 7 de abril de 1962, da Seção de *Farmácia Hospitalar* do antigo Hospital de Aeronáutica do Galeão, com equipamentos trazidos da Escola de Especialistas de Aeronáutica. Os equipamentos de produção daquela Farmácia consistiam, apenas, de uma máquina de compressão do tipo “PICA-PAU”, com apenas uma punção de compressão e capacidade para produzir, aproximadamente, um mil e quinhentos comprimidos/hora, além de uma pequena estufa do tipo industrial.

Cronologicamente, essa importante Organização de Saúde do atual Comando da Aeronáutica passou por diversas fases. Em 1963, a *Farmácia Hospitalar do Hospital de Aeronáutica do Galeão*, dispoendo de outros equipamentos, tem sua pequena área ampliada e promove um discreto incremento na sua linha de produção, recebendo, a partir de então, o nome de *Farmácia Industrial da Diretoria de Saúde da Aeronáutica*.

Com o crescente aumento do volume de produção, associado à demanda de outros produtos já então ofertados, do tipo cápsulas, elixires, soluções, suspensões, xaropes e produtos degermantes, a *Farmácia Industrial da Diretoria de Saúde da Aeronáutica* passa, em 1968, a *Núcleo do Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica*, sendo transferido para as atuais instalações, com produção em maior escala e diversificação de sua linha de produtos, incluindo as formas farmacêuticas injetáveis e drágeas.

Produzindo cada vez mais e diversificando continuamente sua linha de produtos é criado, em 1971, o *Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica* (LAQFA), da Diretoria de Saúde da Aeronáutica.

Em função da comprovada qualidade dos produ-

tos fabricados e aproveitando a capacidade fabril já instalada com a aquisição de novos equipamentos de produção e de controle de qualidade, em 1972, tem início a produção de medicamentos para a *Central de Medicamentos* (CEME), em acordo firmado entre os Ministérios da Aeronáutica e da Saúde.

Em 29 de abril de 1975 é designado o primeiro Diretor do LAQFA, o Coronel-Farmacêutico Evandro de Oliveira.

Tendo em vista a demanda de medicamentos ofertados à população brasileira, associada à crescente participação do LAQFA nesse processo, tem lugar em 1976, no Ministério da Previdência Social, em Brasília, a assinatura do primeiro Convênio para modernização do Laboratório.

Fato marcante na trajetória do LAQFA foi o início, em 1977, da produção de Insulina 40 UI/ml e 60 UI/ml, impedindo que a escassez do produto no mercado brasileiro ameaçasse a vida de cerca de três milhões de diabéticos que dependiam desse medicamento para viver. Esse fato foi publicado, na época, em vários jornais de circulação nacional.

Em 1978, é concedida Autonomia Administrativa ao Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica.

Em 1980, o LAQFA é subordinado diretamente à Diretoria de Saúde da Aeronáutica.

Em 1984 é aprovada a sua Seção Comercial.

Hoje, o LAQFA é a Organização do Comando da Aeronáutica que tem por finalidade a fabricação, a distribuição e a comercialização dos produtos químico-farmacêuticos de interesse da Diretoria de Saúde da Aeronáutica e de órgãos definidos pelo Governo Federal.

O Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica:

– Produz medicamentos com garantia de qualidade, dentro das especificações previstas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), que são



saúde

fornecidos para os Hospitais de 2º, 3º e 4º Escalões do Comando da Aeronáutica, Ministério da Saúde, Prefeituras e Universidades. Esses medicamentos, com qualidade comprovada, têm um preço médio em torno de 300% mais baixo do que no mercado privado;

- Possui um Programa de Distribuição Gratuita de Medicamentos de Suboficiais a Soldados de 2ª Classe, no qual o LAQFA disponibiliza um total de vinte e seis medicamentos de diferentes classes terapêuticas;

- Participa de Programas de Assistência de Medicamentos do Ministério da Saúde, em especial os da área da Saúde Pública, como o *Programa de Saúde da Família*, de combate à tuberculose e à hanseníase;

- Fornece apoio a todas as Organizações Militares do COMAR III, com análise de água para consumo, incluindo as vilas residenciais;

- Apóia a Diretoria de Intendência, realizando as análises de todas as rações de sobrevivência utilizadas pelo Comando da Aeronáutica;

- É responsável pela fabricação de kits de sobrevivência que são distribuídos para as FAE;

- É o único fabricante nacional de comprimidos de Iodeto de Potássio 130 mg%, tendo desenvolvido essa linha de produção por seu corpo técnico. Esse medicamento é empregado em caso de acidente nuclear, como protetor da tireóide, estando atualmente estocado na Usina de Angra dos Reis.

No dia 15 de dezembro de 2004, teve início a construção da nova fábrica de medicamentos do LAQFA, com inauguração prevista para o 2º semestre de 2006, com verbas oriundas do Ministério da Saúde, para produção de medicamentos de qualidade a baixo custo.

A nova fábrica, atendendo ao que de mais moderno existe em termos de instalações e equipamentos e totalmente inserida nas exigências preconizadas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), incluirá um aumento de 225% na área produtiva e de 400% na capacidade de produção instalada, passando de 130 milhões para 860 milhões de unidades farmacêuticas anuais.

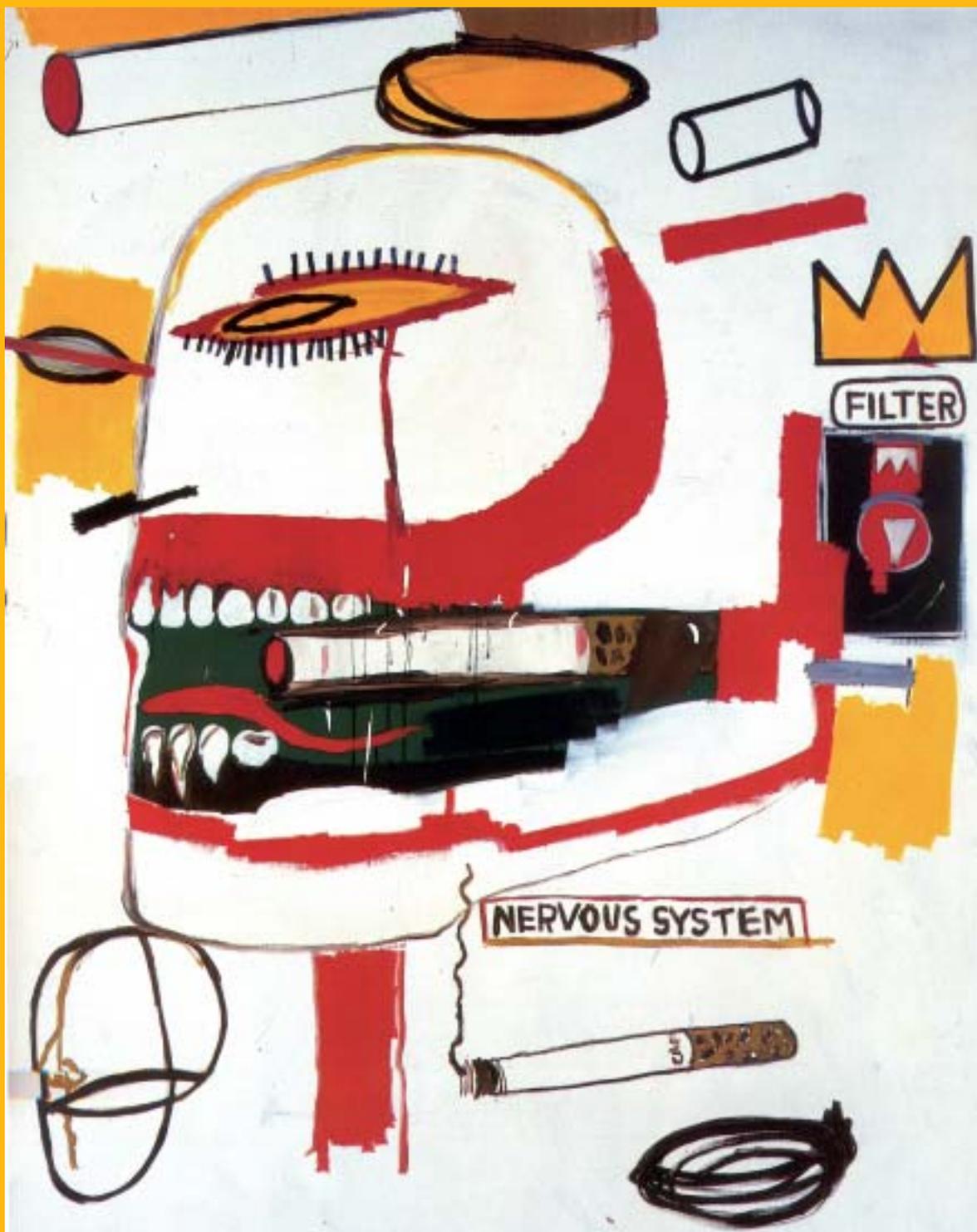
A produção desse quantitativo será alcançada plenamente até o final de 2008, tendo em vista a necessidade de qualificação e validação de todos os processos ligados à produção, ao controle de qualidade e à garantia da qualidade.

Ao atingir a produção plena, de 860 milhões de unidades farmacêuticas por ano, o Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica estará expandindo não só a oferta de medicamentos ao público interno do Comando da Aeronáutica, bem como aos diversos Programas de Assistência Farmacêutica do Ministério da Saúde. ■



Josué de Castro
Médico, professor
e escritor

ÁCIDO e COCAÍNA



Jean-Michel Basquiat – Tabac, 1984 – Acrílico e pastel sobre tela, 219 x 173 cm

Considerados tóxicos da maior gravidade, o ácido lisérgico, a cocaína e a heroína são um capítulo à parte. Por volta de 1960, iniciou-se, praticamente, o uso destas drogas nas grandes cidades, sendo o ácido lisérgico preferido entre os universitários dos Estados Unidos. A onda das drogas foi alcançando estudantes mais jovens e operários de pouca instrução. Esta escalada atingiu o máximo nos anos 70, logo decaiu, sendo reativada intensamente. Hoje encontram-se, com muita frequência, entre ado-

lescentes, com idade entre 14 e 20 anos. A carreira nas drogas se inicia, muitas vezes, com a maconha (*baseado*). Entre os consumidores, alguns permanecem como experimentadores por curiosidade, passatempo ou modismo. Para muitos, a droga torna-se um hábito e, segundo estimativas, 1/5 passa a usar as chamadas drogas pesadas: LSD (ácido), cocaína (*crack*), opiáceos (heroína), anfetaminas (pico, *ecstasy*, bolinha), e outras substâncias inaláveis como éter, hidrocarbonetos, gasolina, querosene e



vapor de cola (cimento de aeromodelo). A droga consumida depende do grau de dependência e da oferta existente no comércio de drogas.

No Brasil, a expansão do consumo de cocaína boliviana, peruana, ou colombiana se deu após 1975. Isto porque o mercado mundial de tóxicos foi inundado pela heroína asiática, droga de maior ação psicoativa. Em contrapartida, a cocaína sul-americana, recusada, foi ofertada aos países que serviam de conexão, como o Brasil. O uso de drogas, no início, era defendido pelos argumentos de que as modificações psíquicas provocadas pelos tóxicos deviam ser avaliadas positivamente, como enriquecimento de vivências, experiências e afirmação social. Um absurdo. Graças às experiências negativas ocorridas, com argumentos psiquiátricos, o consumo de drogas tornou-se um dos maiores problemas sociais e de saúde pública da atualidade, com sintomas comportamentais e psíquicos irreversíveis que levam à loucura e à morte. A cocaína, droga obtida da planta nativa da região norte dos Andes, é usada pelos indígenas nativos da região para aumentar a resistência física. Os consumidores da droga experimentam fortes sensações de aumento da capacidade física e mental, excitação, euforia e alucinações. Desenvolvem perigosas condutas anti-sociais. A droga é consumida sob a forma de pó, podendo ser aspirada ou injetada sob a forma endovenosa, em mistura com água, na qual não se dissolve perfeitamente, causando embolias fatais. A inalação do pó também deixa seqüelas bem desagradáveis, como rinites e lesões do septo nasal dos viciados crônicos, com grande incidência entre artistas famosos. Isto levou à rejeição. Os adictos optam por drogas com menos efeitos colaterais.

No Nordeste, a cocaína tem-se infiltrado rapidamente, recebendo, possivelmente, forte contribuição do fluxo turístico que atinge a região, do modismo e da propaganda, sugerindo novos costumes. Acredita-se que, devido ao baixo poder aquisitivo da região, tem-se adicionado à cocaína outras substâncias como a goma, falsificando-a, reduzindo seu poder excitatório e exigindo o uso associado com o álcool, o que torna o quadro ainda mais grave. No Ceará, o consumo da cocaína (pó e “*crack*”) só não é mais abrangente devido ao custo do tóxico não permitir sua difusão nas classes sociais mais pobres. Optando pelos neurofármacos, analgésicos e outras substâncias tóxicas, como a cola e os inalantes, de fácil aquisição e de baixo preço, sem falar na maconha, que predomina na região.

O LSD foi empregado, inicialmente, no tratamen-

to de doenças mentais. O “*ácido*”, como é conhecido popularmente na Europa, provoca a chamada psicose modelo, com alucinações auditivas, tácteis e visuais, distorções cromáticas da senso-percepção e da imagem corporal. O LSD era administrado em pacientes esquizofrênicos desenvolvendo alucinações auditivas e visuais, muitas vezes irreversíveis, ou com recorrências incontrolláveis e sintomas psicóticos posteriores ao uso da droga (“*flash back*”). Foi utilizada anteriormente em tentativas de cura de perturbações psíquicas e do alcoolismo, tendo raros psiquiatras relatado algum efeito benéfico. Na maioria dos casos, ocorrem distúrbios nos processos associativos, dificuldade de estabelecer comunicação e desorientação.

A viagem lisérgica conduz a um mundo de transtornos e tumultos. A motivação do uso pode surgir de um desejo de emoções intensas (“*vicks*”), de alívio da ansiedade, da necessidade de expandir a consciência, da busca de percepções imponderáveis e de fantasias. Os que experimentam o ácido relatam, muitas vezes, sensações desagradáveis – “*bad trip*” (viagem ruim) – com sintomas de pânico, medo de perder o controle, de desintegração física e psicológica. Uma seqüela importante, o “*flash back*”, recorrência de experiências vividas e alucinações com desordem psicótica, além de reações depressivas, paranóicas e anti-sociais, sem falar naqueles casos em que a pessoa pensa que adquiriu poderes sobre-humanos, como voar, por exemplo, acontecendo graves acidentes, inclusive a morte. É, também, conhecida como droga do super-homem, porque alguns viciados se lançavam do alto de grandes edifícios na tentativa de um vôo espacial. Evidentemente, a realidade é outra, sempre letal. No Brasil, o consumo das drogas peçonhentas está associado a uma rede nacional de corrupção e banditismo que agride e destrói estados, notadamente o Rio de Janeiro, cidade maravilhosa à mercê de pústulas que induzem a um fim desastroso. A fabricação de LSD ocorre em laboratórios clandestinos. E, como resultado final: “*Bad Trip*”, a famosa viagem dos tóxicos transforma-se em viagem funesta e letal. E os viciados, que ativam o consumo das drogas, financiando o tráfico nos bailes, nas festas comuns, nas reuniões e nos antros da criminalidade? Deveriam eles ser apenados, com rigor, pela Lei nº 6.368/76, Lei dos tóxicos? Certamente. E os caminhos da cocaína na América Latina? Com um presidente eleito produtor de coca?

Uma incógnita, principalmente se outros países adotarem uma esquerda revolucionária. ■

Substâncias psicoativas tóxicas



Disparo de hélice



*Maj.-Brig.-do-Ar Ref.
Othon Chouin Monteiro*



Um dos aviões do nosso Esquadrão, o C-47 2024, havia sofrido grave acidente, inclusive com danos estruturais em sua asa direita, ao pousar no campo de Feijó (sempre Feijó!), no Estado do Acre.

Nossa equipe de manutenção, lutando com grandes dificuldades, pela absoluta falta de recursos no local, finalmente deu por encerrados os seus trabalhos de recuperação do avião e comunicou ao Esquadrão que o avião estava pronto para ser trasladado para o Rio de Janeiro. Uma aeronave acidentada é como uma ferida aberta no coração de todos os componentes do Esquadrão, por isso foi com grande excitação, satisfação e emoção que recebemos a notícia.

Cabia a nós, agora, a tarefa de trazer o avião de volta para o Rio. Como eu era o Chefe da Manutenção, fui designado para realizar a missão de traslado. Foi escalado o Zé Maria (José Maria Alves) para ser o outro piloto.

A missão, iniciada no dia vinte de maio de 1965, estava prevista para durar uma semana. Durou vinte e três dias.

Embarcamos, no Galeão, no avião que iria cumprir a linha do Acre, como passageiros, iniciando a missão. No quarto dia de nossa viagem, chegamos a Feijó. Entregamos o restante do material que o 2024 estava esperando, e os mecânicos iniciaram os trabalhos finais para nos entregarem o avião pronto para decolagem.

Regressamos a Rio Branco para aguardar a montagem dos equipamentos que havíamos trazido do Galeão, pois, em Feijó, não havia acomodações para nós.

Em primeiro de junho, recebemos, finalmente, o aviso de que o avião estava pronto para o vôo. No dia seguinte, dois de junho, retornamos para Feijó bem cedo e, com um sentimento misto de orgulho e alegria, vimos o 2024 parado no estacionamento, pronto para ser voado. Com o alumínio reluzente, brilhando ao sol, ele parecia que estava lá, só a nos aguardar.

Fizemos um minucioso cheque externo, com mais cuidado do que o faríamos normalmente, considerando que a aeronave se achava há mais de oito meses parada, sob sol inclemente e chuvas constantes.

Devido ao longo período em que a aeronave permanecera exposta ao clima nada favorável da região, vimos que a tela dos “*aileirons*” e profundos estava em mau estado, só não tendo sido condenada devido às condições excepcionais em que nos encontrávamos. No Galeão, ela não passaria no teste. Teria

de ser trocada, sem dúvida, tão logo lá chegássemos.

Depois de feitos todos os testes previstos, decolamos para o vôo de experiência, tendo a equipe de manutenção permanecido no solo, com a previsão de regressar a Rio Branco no avião que nos conduzira até Feijó. Decidimos fazer o vôo de experiência no 2024, mandatário em aeronaves que sofreram grandes serviços de manutenção ou que tivessem sofrido troca de motores, sobre o Campo de Rio Branco, antes de pousarmos. O Campo de Feijó era muito curto, sendo, portanto, um pouso mais difícil para uma aeronave que apresentasse alguma limitação operacional.

Decolamos de Feijó normalmente, sem nenhum problema, e percorremos o trecho até Rio Branco em aproximadamente uma hora e trinta minutos. Ao chegarmos à vertical do Campo de Rio Branco, fizemos todos os cheques previstos em um vôo de experiência, sem que o avião apresentasse qualquer defeito. O vôo de experiência foi ótimo, com a aeronave respondendo a todos os comandos de maneira plenamente satisfatória.

Logo após o pouso, carregamos o 2024 com um dos motores que havia sido trocado em Feijó e fora trazido para Rio Branco pelo avião que nos havia apoiado. Completamos o carregamento com toda a tralha da manutenção usada durante os oito meses dos trabalhos.

No dia seguinte, três de junho, bem cedo, decolamos com destino a Porto Velho, conduzindo, ainda, a equipe de manutenção que havia ultimado os reparos no avião. Após a decolagem, recolhemos o trem de pouso e, ao fazermos as reduções nos motores, ouvimos aquele rugido terrível, anunciando o pior pesadelo de um piloto em uma decolagem – o disparo da hélice. O motor direito disparou, fazendo um ruído infernal. Nessa hora, o problema não é só a perda de potência causada pelo motor disparado – a hélice em alta rotação atua como um freio aerodinâmico, impedindo o avião de ganhar velocidade, criando uma situação crítica, de grande perigo.

Tentamos controlar a rotação reduzindo o motor com a hélice disparada, sem sucesso. Comandamos o embandeiramento do motor, também sem resultado. O avião começou a perder altura rapidamente, enquanto lutávamos para controlá-lo. Comuniquei à estação de terra que estávamos em emergência e recomendei ao Zé Maria, que estava nos comandos naquele momento, que pilotasse o avião e deixasse os procedimentos



de emergência comigo. Eu o preveni que iria tentar dar outra partida no motor que havíamos cortado, numa última tentativa para tentar controlar o disparo. O motor recomeçou a funcionar, mas mesmo com a manete de potência toda reduzida, ele começou a disparar de novo. Quando a hélice atingiu 2.700 RPM, o Zé me avisou que o motor estava começando a tracionar, o suficiente para ele poder controlar o avião. O avião parou de afundar; estávamos conseguindo manter a altura. Eu então recomendei a ele que não tentasse fazer a curva para regressar e que fosse ganhando altura na reta, como pudesse. Fomos longe, mantendo a proa, ganhando altura lentamente e, ao atingirmos uma altura segura, iniciamos uma curva bem suave, tentando retornar para o campo. Depois de um longo percurso, conseguimos alinhar o avião com a pista.

Quando tivemos a certeza de estarmos com o pouso assegurado, baixamos o trem de pouso. A luz vermelha de aviso do trem destravado permaneceu acesa, mas recomendei ao Zé para pousar de qualquer maneira, pois era melhor quebrar na pista do que tentar uma arremetida monomotor, com o outro motor funcionando precariamente.

Ao tocarmos o solo, a luz verde, indicando que o trem estava travado, se acendeu; o trem havia travado e fizemos um pouso normal. Ao estacionarmos, felizes pelo bom desfecho que tivéramos em tão grave emergência, fato que só podíamos atribuir à intervenção da Divina Providência, fui avisado que o Governador do Estado queria falar comigo pelo telefone. Ele havia sido informado pelo operador da estação rádio que, prevendo uma catástrofe que era quase certa se consideradas as circunstâncias, havia telefonado para o Palácio. O Governador gentilmente nos convidava para irmos ao seu gabinete visitá-lo, a fim de nos cumprimentar e podermos celebrar juntos a extraordinária sorte que tivéramos.

Conversamos com o Governador por alguns minutos, agradecemos a sua gentileza, e retornamos ao campo com o objetivo de preparar o avião para o pernoite.

Era um dia quente, típico do Acre, com a temperatura próxima aos quarenta graus. Quando chegamos de volta no estacionamento do Aeroporto, o Mecânico de nossa tripulação, que nos aguardava, avisou que o nosso radioperador se recusava a desembarcar. Entrei no avião e lá estava o nosso Sargento, naquele calor horrível, suando em bicas, de olhos esbugalhados, em visível estado de choque, incapaz de se mover.

Tão logo ele me viu, me avisou que não podia mais operar o rádio. Ele me disse que o problema do medo de voar já se vinha arrastando, apesar do esforço para vencer a sua crescente fobia e que o incidente tinha sido a gota d'água para afastá-lo definitivamente do voo. Ele não queria voar mais como tripulante.

No contacto que fizemos com o COMTA, comunicamos nossa emergência, pedimos um novo motor e explicamos o problema que estávamos tendo com o nosso radioperador, solicitando a sua substituição. Como é norma nos casos em que uma aeronave, ao ser socorrida fora de sede, troque de tripulação, solicitamos autorização para permanecermos com o avião, pois era ponto de honra levá-lo para o Galeão. A resposta do COMTA foi imediata, autorizando-nos a permanecer com o avião e confirmando que enviaríamos um substituto para o radioperador.

Três dias depois, dia cinco, chegou outra aeronave, comandada pelo Kaufman, trazendo o motor que havíamos pedido. Providenciamos, imediatamente, o seu desembarque. O desembarque de um motor de C-47 era uma manobra complicada, que envolvia inclusive um significativo risco. Durante a descida do motor, ele escorregou e feriu gravemente a mão de um de nossos sargentos, o especialista em hidráulica. O motor imprensou o dedo médio de sua mão esquerda, esfacelando a falangeta. O aspecto do ferimento era apavorante para nós, leigos, pois o osso quebrado ficou exposto. Colocamos o sargento em um jipe e corremos com ele para o hospital.

A Emergência do hospital tinha um aspecto terrível. Um calor insuportável, forte cheiro de remédios e de sangue. Doentes esperando em macas para serem atendidos criavam um quadro dantesco para nós, que já estávamos estressados com a desdita de nosso sargento. Uma das coisas mais chocantes que ficaram na minha memória foi a figura de um menino, com um braço quase arrancado, vítima de uma armadilha por ele montada com arma de fogo e que ele decidira testar – e que funcionara. Ele estava aguardando a chegada do anestesista para que lhe amputasse o braço. Terrível!

O médico que nos atendeu disse que ele nada poderia fazer pelo dedo do Sargento e que seria necessário amputá-lo. Expliquei ao médico que essa solução não nos parecia satisfatória, pois eu era o responsável pela equipe e não gostaria que a amputação fosse realizada. Pedi a ele que imobilizasse o dedo do Sargento e que lhe desse alguma medicação para prevenir



uma possível infecção e eu providenciaria a sua remoção, em emergência, para o Rio. O doutor relutou, mas acabou atendendo ao nosso pedido. Prestou o atendimento de emergência que pôde e nos liberou.

Ao chegarmos de regresso no aeroporto, conversei com o Kaufman, comandante do avião que viera nos socorrer, e ele se prontificou a decolar imediatamente, voando durante toda a noite, para possibilitar o pronto-atendimento ao Sargento acidentado em um hospital no Rio que fosse mais bem aparelhado. O Kaufman havia sido, por muito tempo, do Esquadrão de Busca e Salvamento e mantinha o espírito de solidariedade, que é a marca daquela corporação. Essa atitude do Kaufman, decolando ao pôr-do-sol e voando direto para o Rio, permitiu o atendimento quase imediato do sargento em nosso Hospital do Galeão, o que foi, sem dúvida, o fator principal para salvar-lhe o dedo. Hoje sua mão se conserva quase perfeita, tendo inclusive, até, a unha intacta, se bem que tenha perdido a flexão naquele dedo, dano insignificante, considerando-se a gravidade do acidente.

O radioperador, ainda em estado de choque, seguiu como passageiro do Kaufman nesse mesmo avião.

No dia seguinte, seis, iniciamos a troca do motor que havia disparado. A equipe de manutenção trabalhou com denodo, encarando como um desafio levar a aeronave para o Rio. Depois de dois dias de trabalho quase ininterrupto, sob o sol escaldante daquela região, o avião foi dado como pronto.

Fizemos outro vôo de experiência na manhã do dia oito, sem que o avião apresentasse qualquer problema e, tão logo pousamos, providenciamos o carregamento para podermos decolar, o mais cedo possível, no dia seguinte.

Como Rio Branco, na época, não tivesse balizamento noturno, programamos a decolagem para logo após as seis horas do dia seguinte, nove. O dia claro, fresco pela manhã, prenunciava uma viagem agradável de retorno, o que de fato aconteceu no início da etapa. Decolamos, de acordo com o nosso planejamento, para Porto Velho, acreditando que havíamos deixado os problemas para trás.

O trecho Porto Velho-Cuiabá também decorreu na mais perfeita ordem, sem nenhuma alteração. Apresamos os procedimentos no solo em Cuiabá, procurando antecipar nossa chegada ao Galeão.

As coisas começaram a degradingolar logo depois que decolamos de Cuiabá. O motor novo, que havia sido instalado, começou a trepidar. De início, uma tre-

pidação leve, que foi aumentando até atingir um nível preocupante, obrigando-nos a retornar. Se houvesse alguém supersticioso na tripulação, sem dúvida ficaria assustado com a seqüência de panes que tivéramos.

Pousamos e começamos imediatamente a pesquisar a nova pane. Trabalhamos todo aquele dia e o próximo, para conseguir resolver o problema. Parecia que o avião estava resistindo, não querendo retornar para o Rio. Todos nós estávamos encarando a situação como um desafio; o avião tinha de chegar voando conosco ao Galeão.

Finalmente, no dia seguinte, onze de junho, acordamos bem cedo e decolamos para o Rio, com escala em Três Lagoas. O trecho final da missão, Três Lagoas-Galeão, também transcorreu sem novidades. Havíamos vencido a queda de braço com a aeronave.

Ao chegarmos no estacionamento do Esquadrão, no Galeão, fomos surpreendidos com a presença de todo nosso efetivo e da Banda de Música, que nos recepcionou com um alegre *"Parabéns para Você!"*.

Finalmente, a missão chegou a bom termo, vinte e três dias depois de nossa decolagem, em uma missão prevista para sete ou oito dias.

O êxito da missão deveu-se, principalmente, à disciplina e ao espírito de equipe de todo pessoal encarregado da missão que, em nenhum momento, acreditou em azar ou em aviso do destino, e, sim, na proteção de Deus sempre presente em nossas vidas. ■





Lucio Fontana - *Concetto spaziale, Attesa*, 1965/66, Pintura à base d'água - 60 x 50 cm

Breique Tesoura Já ???



O que é isso?

Alguma ligação com a tesoura do alfaiate?

Qual o significado de “breique”?

À nossa língua esse termo não pertence!

Na língua inglesa existe “break” – verbo com o significado de quebrar, partir etc.

“Breique” – é a pronúncia aportuguesada desse termo.

Não é usado nem pelos alfaiates, nem pelas costureiras, mas já foi usado na Aviação, mais especificamente na Aviação de Caça!

Quem já ouviu isso? De que se trata? O que significa isso?

“Breique” – essa é a pronúncia do termo inglês que meus instrutores me transmitiram quando cheguei no nosso Esquadrão, 1º/14º Gp Av, hoje também chamado de “Catorze”. Era empregado para designar um tipo de curva.

Mas qual curva? Onde? No chão, no ar, no papel, na horizontal, na vertical?

Parece-me que poucos a terão escutado e muito poucos a praticaram!

É possível até que hoje essa expressão nem seja usada mais na Caça, mas já o foi, principalmente no 1º/14º Grupo de Aviação, aliás, para ser mais preciso, seu emprego começou nos primórdios da vida do “Catorze”, quando ele ainda usava o “apelido” de 3º Grupo de Caça do 3º Regimento de Aviação.

Nessa época, o nosso Esquadrão ocupava as históricas instalações construídas pela Air France, lá na área próxima à cabeceira da atual pista 30, tendo deixado de utilizá-las em consequência da Segunda Guerra Mundial. O 3º RAv mudara-se para as suas boas instalações em Canoas, que haviam sido construídas especialmente para ele, sob a direção do Cap.-Eng. (Exército) Guaraní Frota, o qual as entregou prontas, em meados de 1937.

Quando a Base Aérea foi transferida para as novas instalações no Aeródromo de Gravataí, cedeu as antigas ao Q.G. do 5º Quinto Comando Aéreo Regional e este teve de devolver o prédio do Clube Germânia situado no alto do bairro da Independência em Porto Alegre, que ocupara na época da Segunda Guerra Mundial, devido ao torpedeamento de nossos navios no litoral do Nordeste.

Sim, mas, a todas essas, o que significa “breique tesoura – já”?

É uma ordem para a execução de uma manobra aérea rápida, feita por uma esquadrilha de caça, para defrontar-se com o inimigo, em área sujeita ao combate aéreo. Nessa situação, a esquadrilha deveria estar em “formatura defensiva”, na qual os líderes de elemento, o nº 1 e o nº 3, alinhados, manteriam, entre si, um intervalo correspondente a seis envergaduras de seus aviões, e os

de números 2 e 4 abririam duas envergaduras de seus líderes de elementos e recuariam um avião.

A manobra era simples, constituía-se, apenas, de duas curvas de cento e oitenta graus feitas ao mesmo tempo pelos dois elementos para dentro da formatura. O líder da esquadrilha iniciava uma curva bem fechada acompanhado por seu ala para o lado do nº 3 e este, simultaneamente, fazia outra curva igual, seguido por seu ala, em direção ao nº 1; cabia ao líder do 2º elemento a responsabilidade de, durante os primeiros noventa graus, não deixar de ver o “papo” do avião nº1, em nenhum momento, pois, dessa forma, ao se cruzarem os elementos um pelo outro, a curva do nº 3 estaria com um raio ligeiramente maior do que o raio da curva do nº 1; a posição das alas tinha que ser sempre do lado de fora da curva.

Ao completarem os cento e oitenta graus do “breique”, a esquadrilha continuaria mantendo a formatura “defensiva”!

O comando para a execução de tal manobra era: “breique-tesoura – já!”, ao mesmo tempo em que era pronunciado o *já!*, os líderes de elemento, o nº 1 e o nº 3, rapidamente iniciavam suas curvas um em direção ao outro!

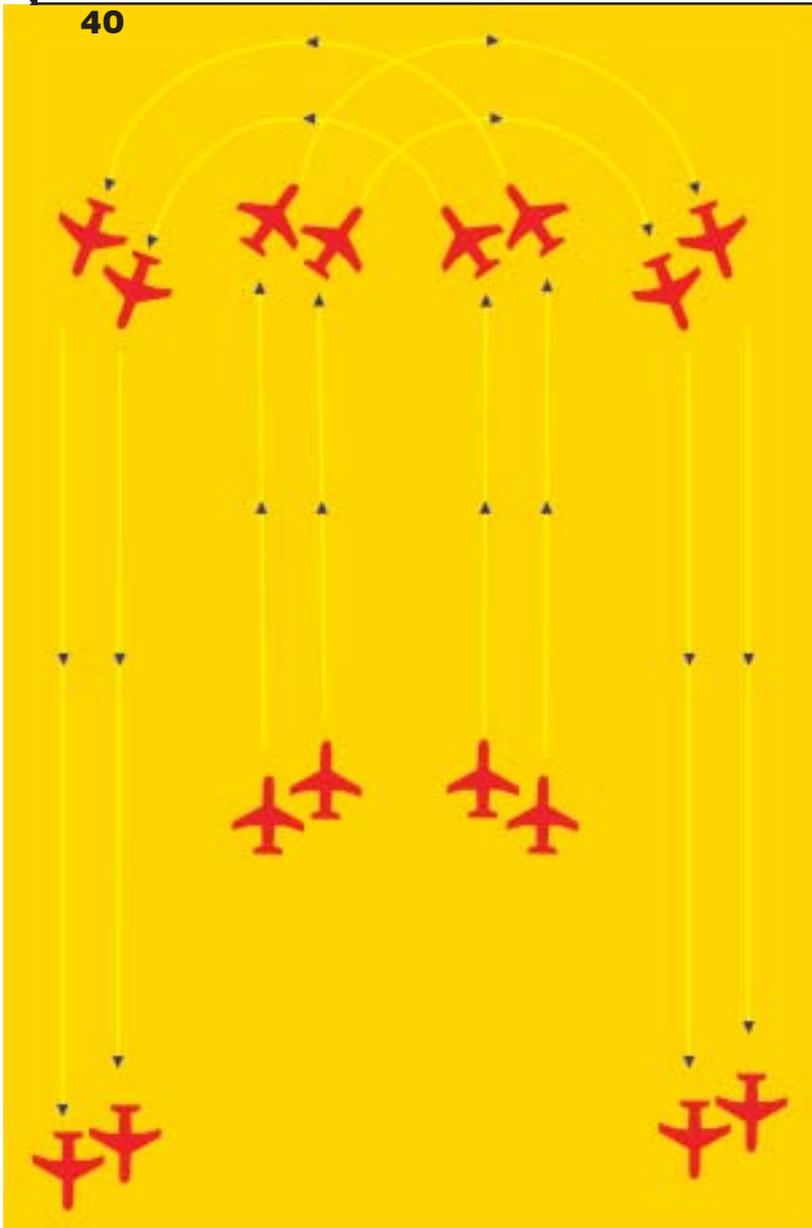
Para o observador que está no solo, escapa à sua percepção a pequena diferença do raio de curva entre os dois elementos; só o que ele percebe é que os aviões estão no mesmo plano, cada um fazendo uma curva para cima do outro e que o resultado deverá ser, simplesmente, de muita “luz e calor”, consequência do choque entre os dois; é com grande alívio e satisfação que ele vê a esquadrilha terminar aquela aparentemente meia volta fatídica com a mesma formatura em que vinha voando segundos antes!

No mês de setembro de 1948, durante uma visita feita pelo Estado-Maior da Aeronáutica à Base e às precárias instalações do esquadrão, existentes em Gravataí, o Comandante do Esquadrão, Cap.-Av. Gabriel Borges Fortes Evangelho, T-39Ex, determinou a decolagem de duas esquadrilhas de P-40. A primeira delas evoluiria sobre o aeródromo entre quinhentos e mil pés, apresentando as diferentes formaturas voadas pela Unidade, enquanto a segunda ganharia altura até uns seis ou sete mil pés, para apresentar as acrobacias feitas em “cobrinha”.

Terminado o desempenho da segunda esquadrilha, a primeira veio para o pouso e mostrou o “cartão de apresentação” do Esquadrão: seu excelente, bonito e inigualável pilofe!

Com o espaço aéreo livre sobre o Aeródromo de Gravataí, a segunda esquadrilha aproximou-se a uns quinhentos pés de altura e comandou um “breique-tesoura” sobre a linha de estacionamento dos aviões, onde estavam os visitantes.

Imediatamente, ouviu-se no grupo dos oficiais do Estado-Maior um “ooohhh” de horror, pelos que anteviram que o



céu seria tomado por *“luz e calor”*, ante o provável e inevitável choque entre os dois elementos; em seguida ouviu-se outra exclamação *“aaahhh”* e os gritos de entusiasmo, quando, ao final da ousada manobra, a esquadrilha ressurgiu na sua formatura inicial, a *“defensiva”*. O Ten.-Cel.-Av. Geraldo Guia de Aquino, T-30Ex, dotado de espírito alegre e jocoso, pulava de alegria, apontava para a esquadrilha, mexia e fazia brincadeiras com os componentes daquele grupo, principalmente com seu companheiro Ernani Pedrosa Hardman, T-33Mar, homem duro, não só no nome, mas também na vida militar. Comandara a Base Aérea de Santa Cruz e elogiava muito e, com frequência, a Unidade aérea lá estacionada – o 1º Gp Av Ca, para quem até alguns poucos segundos atrás, mostrava-se com um semblante muito sério e circunspecto.

Depois desse *“breique-tesoura”*, as fisionomias sisudas daqueles oficiais superiores que nos visitavam, desmancharam-se ante a surpreendente manobra aérea que acabavam de presenciar no céu de Gravataí e foram substituídas pela satisfação e até mesmo pela alegria com que vinham cumprimentar os capitães e os jovens tenentes

daquele esquadrão, que eles, até então, nunca tinham visto nem no chão, nem no ar!

Terminada a visita, a vida no Esquadrão e o treinamento aéreo continuaram normalmente, inclusive com os *“breiques-tesouras”*.

Cerca de uns três anos mais tarde, o Esquadrão foi prevenido para preparar uma área de estacionamento destinada a receber um esquadrão de aviões P-51, Mustang, adquiridos pela Força Aérea Uruguaia e que se deslocava da América do Norte, com destino a Montevideú, cujo último pernoite seria em Gravataí.

Mustang – essa era a *“garça”* com a qual sonhávamos para substituir os nossos P-40 *“velhos de guerra”*!

Com essa passagem pelo nosso *“ninho”*, a F.A.U. deixou-nos tristes, pensativos e com inveja!

O pensamento dominante era: o que fazer para recebê-los? Ficarmos plantados no chão, oferecer-lhes um brinde no cassino dos oficiais, o que fazer?

Lá pelas tantas, alguém lembrou que depois que houvessem estacionado suas belas máquinas na nossa linha em frente ao novo hangar, o Fichet, a única coisa possível seria recebê-los no ar, com uma exibição semelhante àquela oferecida anteriormente ao Estado-Maior da Aeronáutica, lá na área primitiva do nosso, então, *“esquadrão independente”*!

O Comandante do Esquadrão aprovou essa idéia. Assim que o último avião uruguaio parou sua hélice, a esquadrilha que estava mais alta iniciou uma *“cobrinha”*, terminando-a com uma passagem rasante sobre o estacionamento e logo substituída pela segunda esquadrilha, que após duas ou três passagens baixas, subiu um pouco, para os quinhentos pés, se tanto, e executou um magnífico *“breique-tesoura”*!

Todos os pilotos visitantes vibraram com a manobra que assistiram e um deles pulava, dava socos no ar e gritava: – *Locos, locos, locos!*

Dessa forma, os P-40 mantiveram a cabeça erguida frente aos invejados Mustangs da F.A.U. a caminho da capital de seu país!

Os Glosters F-8 que substituíram os P-40 ainda herdaram, destes, os ensinamentos e a prática do *“breique-tesoura”*!

Para encerrar o assunto, fica a pergunta: teriam os F-8 transferido aos F-5, nos céus de Gravataí, esse extraordinário comando de: *“breique tesoura – já”*?

Para aqueles aviadores que não tiveram a satisfação de o praticarem e para os que não o conheciam, aí está, em síntese e de forma singela, a tentativa de lhes transmitir a história dessa boa, eficiente e magnífica curva sob o comando de – *“Breique tesoura - já”* – conforme era praticada no 1º/ 14º Grupo de Aviação – o *“Catorze”*, segundo o esquema anexo. ■



A palestra proferida pelo Prof. Dr. João Ricardo Moderno, no dia 22 de março, no Salão Nobre do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, por ocasião do “Vôo Cultural”, instituído pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, esteve à altura da expectativa da Família Aeronáutica.



Prof. Dr. João Ricardo Moderno

– Presidente da Academia Brasileira de Filosofia
– Doutor em Estado em Filosofia pela Universidade de Paris I – Panthéon – Sorbonne
– Vice-Presidente do Instituto Brasileiro de Filosofia/RJ
– Membro da Associação Brasileira e Internacional de Críticos de Arte – ABCA/AICA (Paris)
– Colaborador do Jornal “O Dia”
– Editor da Revista “Brasilis”
– Coordenador da Coleção Filosofia, Editora Atlântica

O Prof. Ricardo Moderno iniciou a palestra analisando, “*a priori*”, a impressão simplista que os leigos têm sobre os vocábulos autoritarismo e totalitarismo, explicando que totalitarismo é sempre autoritário e autoritarismo não tem significado de total controle das instituições. Pelo contrário, no Movimento de 64, os militares usaram o chamado autoritarismo democrático, necessário ao movimento para evitar que o Estado continuasse a caminhar na direção contrária, ou seja, que ideologias estranhas levassem ao totalitarismo comunista.

O Movimento foi em benefício de um Estado de Direito Democrático, o único que conduz aos avanços e à modernização que a sociedade deseja. Afirmou que houve um confisco da cidadania dos militares e que, sem a participação da Forças Armadas e dos militares da reserva nos debates públicos, o Brasil perde a sua coluna vertebral. A História do Brasil está organicamente ligada à História do Exército, da Marinha e da Aeronáutica. Enfatizou que é um mal para o País o silêncio dos militares.

Acentuou que a sociedade é um todo. Não existe separação. A Sociedade Civil não são os civis, mas toda a sociedade, inclusive os militares, que vão se organizar para fundar o Estado. Assim, não se contrapõe ao militar. O militar faz parte da sociedade do País e a sua participação é indispensável ao desenvolvimento e ao Estado de Direito Democrático.

A segunda análise do Professor Moderno repousou sobre a situação política em que se encontra o Estado brasileiro, decorrente do que chamou de uma mitomania política. Este é um conceito criado pela psiquiatria moderna, que une a palavra mito – capacidade de inventar ou fabular, isto é, mentir – e mania, definida contemporaneamente como loucura patológica. Mitomania é a loucura da mentira, doença coletiva na política brasileira.

Destacou também que hoje a vontade individual prevalece sobre a vontade geral e, dessa forma, a essência moral do Estado encontra-se à deriva: se o Estado perde a moralidade, perde o sentido para o qual a sociedade o formou. Se esta desconfia do Estado e vice-versa, sobrevém a ruína do Estado e do País. Sem confiança mútua não há desenvolvimento.

Durante a análise, expôs, pelo menos, cinco pontos nos quais seriam necessárias alterações profundas no meio político, para evitar a enorme evasão de recursos, bem como, evitar a perpetuação de “*caciques*” políticos que impedem o ingresso de novas gerações sem os vícios atuais. Mais ainda, o favorecimento a uma elite para que a sociedade geral não chegue a posições de Mestrado, Doutorado, provocando grande atraso na Ciência, na Tecnologia, na Cultura, na Educação e até nas Forças Armadas. Mencionou o grave problema da evasão de cérebros na Ciência.

Sobre as observações de muitas vozes na seleta platéia, de que as Forças Armadas estão sendo cerceadas e deliberadamente distorcidas e falseadas em suas opiniões, quando encontram os poucos espaços nos meios de comunicação de massa, fazendo a cabeça da população, o eminente palestrante afirmou: Se há uma Instituição que é parte essencial da Continuidade Histórica do Brasil e do desenvolvimento, por todo esse tempo, são as Forças Armadas. Portanto, é necessário que não continuem retraídas, afundadas na caserna, com as Diretorias de Comunicação, tanto da Ativa quanto da Reserva, mudas. Não podem capitular diante do debate, e sim usar da argumentação com insistência e sem receio.

A compatibilidade entre os contrários acontece. Isso é da Filosofia. É possível uma revolução pacífica dentro do Estado de Direito Democrático, que não pode estar na contramão dos alicerces da Razão, da Religião e, no Brasil, das Forças Armadas.

A população, no fundo, sabe que a saída para o avanço da Nação é multilateral, tem que ser de todas as áreas e está esperando pela voz dos militares, porque, em todas as pesquisas de opinião, as Forças Armadas têm a credibilidade nacional, pela via constitucional, pela via legal.

Lá atrás teve que ser pelas armas, agora não!

É pela palavra que vamos transformar o Brasil! – afirmou. ■

Fernando Hippolyto
da Costa
Cel.-Av. Ref.

Alberto Santos-Dumont



O Primeiro Dirigível: “Nº 1”

SANTOS-DUMONT não desejava, no entanto, ficar à mercê dos ventos. Ele aspirava comandar o seu próprio balão, dando-lhe a direção que quisesse. Após muitos dias de imaginação, de criatividade e de cálculos, partiu para a nova concepção do “balão-dirigível”. Ele deixava, assim, a fase do “balão-livre”, para a do “balão-dirigível”.

Eram por demais conhecidos os motores a eletricidade (experiências dos irmãos TISSANDIER) e a vapor (experiências de GIFFARD), os quais não apresentavam resultados práticos; a SANTOS-DUMONT coube, porém, a primazia de aplicar o motor a gasolina no aparelho mais-leve-que-do-que-ar, isto é, o balão.

Em 18 de setembro de 1898, no mesmo Jardim da Aclimação, ele surpreendeu o público com a sua nova invenção, o balão-dirigível, que veio a ser conhecido como o “Nº 1”. Tratava-se de um balão com 25 metros de comprimento, diâmetro de 3,5 metros e volume de 180 m³.

Para diminuir o peso, resolveu fixar os cabos de suspensão da barquinha de vime diretamente ao invólucro do balão, por meio de compridas hastes horizontais costuradas nos dois lados.

Como motor a ser aplicado ao “Nº 1”, ele apresentou outra grande novidade para a época: a superposição de dois cilindros de dois motores iguais, de triciclo, sobre um só cárter. O conjunto acionava somente uma biela, sendo suficiente o uso de um só carburador.

Dessa forma, construiu o motor, conhecido como DION BOUTON, com a potência de 3,5 HP, pesando apenas 30 quilos. Para evitar incêndio, suprimiu o silencioso, curvando os tubos de escapamento para baixo. Além disso, as válvulas de alívio do gás foram instaladas na cauda do dirigível, dessa maneira impedi-

do qualquer proximidade entre as fagulhas e o hidrogênio. A hélice, de duas pás, acoplada ao motor, girava a uma velocidade de 120RPM.

Voltou a usar a seda japonesa, que lhe dera resultado positivo no “Brasil”. Para manter melhor a rigidez do dirigível inflado de hidrogênio,

SANTOS-DUMONT adaptou um balonete de ar, dentro do próprio balão; uma bomba, acionada pelo motor, injetava-lhe o ar necessário.

Conforme o hidrogênio se contraía ou se expandia, o volume de ar no balonete aumentava ou diminuía.

Outra idéia interessante que SANTOS-DUMONT aplicou ao “Nº 1” foi o sistema de pesos deslocáveis: foram colocados dois sacos de lastros, suspensos por pequenas cordas ao próprio invólucro do balão. Por meio de outras cordas mais leves esses sacos podiam ser puxados em direção à “barquinha”, mudando, dessa forma, o centro de gravidade do conjunto.

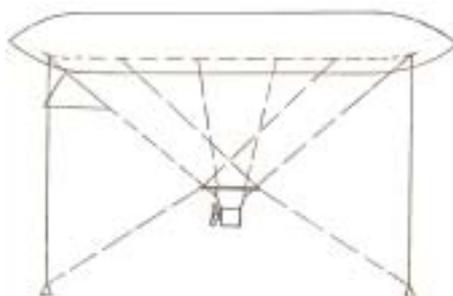
Assim, evitava-se o procedimento habitual de se lançar areia para se conseguir melhor ascensão. Quando o peso dianteiro era movimentado, a proa do dirigível elevava-se, ganhando altura. No caso contrário, se o peso traseiro fosse acionado, a proa abaixaria, e com essa manobra o balão-dirigível perderia altura.

Muito previdente, o inventor voltou a utilizar-se do cabo pendente de 60 metros de comprimento, que poderia servir numa emergência, como lastro deslocável. O leme de direção era também de levíssima seda japonesa, esticada sobre uma armação de aço triangular.

É oportuno dizer que SANTOS-DUMONT foi o primeiro a utilizar-se, além da seda japonesa, de um metal de grande leveza, o alumínio, assim como da cana-da-Índia e, como veremos adiante, de cordas de piano, usadas no “Nº 9”.

O motor a gasolina, aplicado pela primeira vez a um balão-dirigível, custou-lhe muitas horas de estudos e experiências no solo, mas o resultado foi surpreendente: o “Nº 1” podia alcançar velocidades de até 30 km/h!

SANTOS-DUMONT foi duramente criticado ao pretender fazer uso do motor a gasolina junto ao balão-dirigível inflado de hidrogênio, gás altamente inflamável. Ele, porém, não recuou de sua decisão. Sabia o que estava fazendo. “Ao motor a petróleo devi, todo por inteiro, o meu êxito. Tive a felicidade de ser o primeiro a empregá-lo nos ares” – assim se expressou num de seus livros.





o Pai da Aviação

Ao referir-se ao vôo do “Nº 1”, a famosa revista francesa “L’Illustration” asseverou tratar-se da “primeira vez que esse tipo de motor (a petróleo) era aplicado aos aeróstatos”.

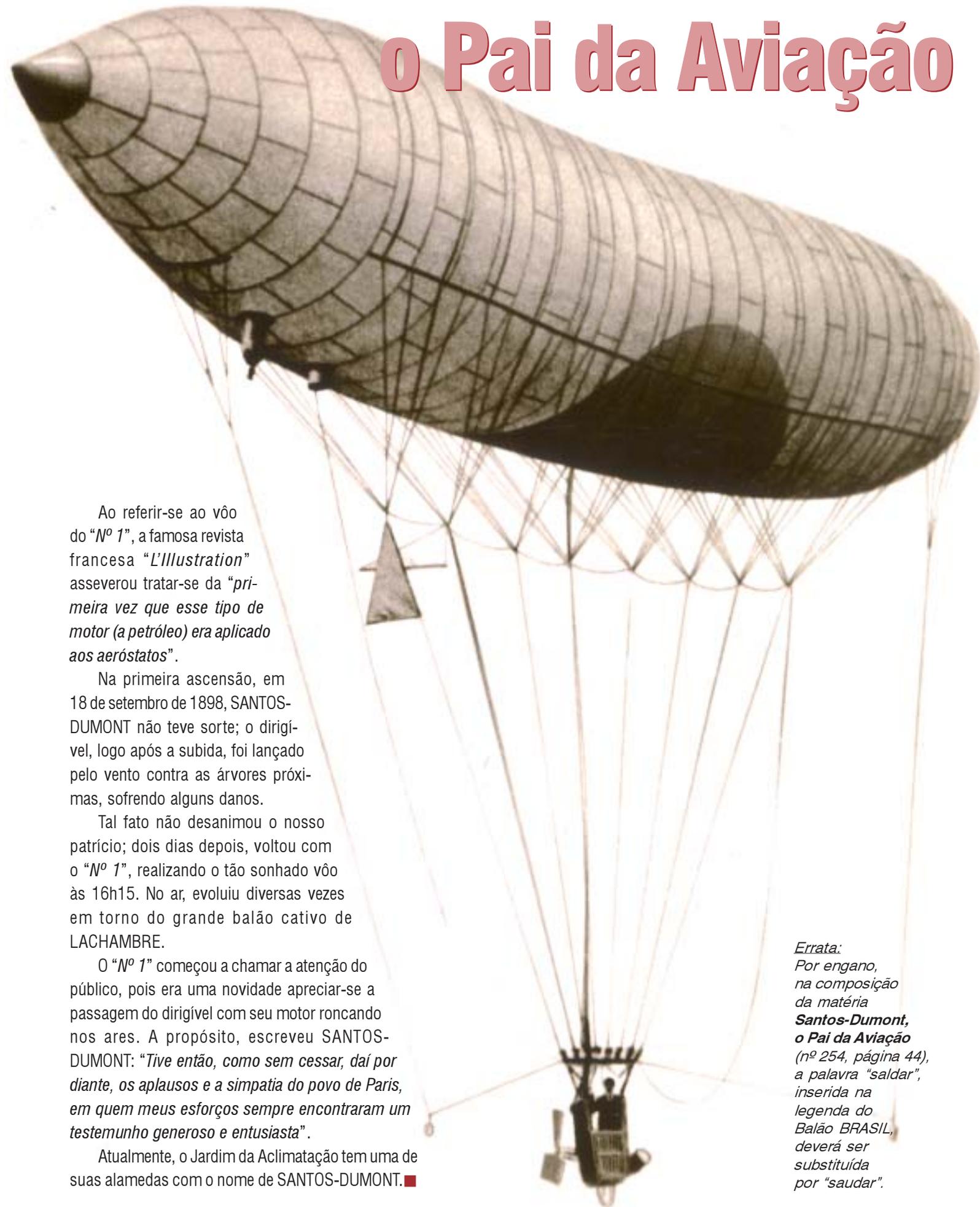
Na primeira ascensão, em 18 de setembro de 1898, SANTOS-DUMONT não teve sorte; o dirigível, logo após a subida, foi lançado pelo vento contra as árvores próximas, sofrendo alguns danos.

Tal fato não desanimou o nosso patricio; dois dias depois, voltou com o “Nº 1”, realizando o tão sonhado vôo às 16h15. No ar, evoluiu diversas vezes em torno do grande balão cativo de LACHAMBRE.

O “Nº 1” começou a chamar a atenção do público, pois era uma novidade apreciar-se a passagem do dirigível com seu motor roncando nos ares. A propósito, escreveu SANTOS-DUMONT: “Tive então, como sem cessar, daí por diante, os aplausos e a simpatia do povo de Paris, em quem meus esforços sempre encontraram um testemunho generoso e entusiasta”.

Atualmente, o Jardim da Aclimação tem uma de suas alamedas com o nome de SANTOS-DUMONT. ■

Errata:
Por engano,
na composição
da matéria
Santos-Dumont,
o Pai da Aviação
(nº 254, página 44),
a palavra “saldar”,
inserida na
legenda do
Balão BRASIL,
deverá ser
substituída
por “saudar”.



A Igreja do Diabo

Extraído de Machado de Assis – *Obra Completa* –
Afrânio Coutinho – Editora José Aguilar, 1959



Hieronymus Bosch - As Tentações de Santo Antônio - 131,5 x 119 cm, painel central do tríptico



Capítulo I – De uma idéia mirífica

Conta um velho manuscrito beneditino que o Diabo, em certo dia, teve a idéia de fundar uma igreja. Embora os seus lucros fossem contínuos e grandes, sentia-se humilhado com o papel avulso que exercia desde séculos, sem organização, sem regras, sem cânones, sem ritual, sem nada. Vivia, por assim dizer, dos remanescentes divinos, dos descuidos e obséquios humanos. Nada fixo, nada regular. Por que não teria ele a sua igreja? Uma igreja do Diabo era o meio eficaz de combater as outras religiões, e destruí-las de uma vez.

– *Vá, pois, uma igreja.* – concluiu ele – *Escritura contra Escritura, breviário contra breviário. Terei a minha missa, com vinho e pão à farta, as minhas prédicas, bulas, novenas e todo o demais aparelho eclesiástico. O meu credo será o núcleo universal dos espíritos, a minha igreja uma tenda de Abraão. E depois, enquanto as outras religiões se combatem e se dividem, a minha igreja será única; não achei diante de mim, nem Maomé, nem Lutero. Há muitos modos de afirmar; há só um de negar tudo.*

Lembrou-se de ir ter com Deus para comunicar-lhe a idéia, e desafiá-lo; levantou os olhos, acesos de ódio, ásperos de vingança, e disse consigo:

– *Vamos, é tempo.*

Capítulo II – Entre Deus e o Diabo

DEUS recolhia um ancião, quando o Diabo chegou ao céu. Os serafins que engrinaldavam o recém-chegado, detiveram-se logo, e o Diabo deixou-se estar à entrada com os olhos no Senhor.

– *Que me queres tu?* – perguntou este.

– *Não venho pelo vosso servo Fausto* – respondeu o Diabo rindo – *mas por todos os Faustos do século e dos séculos.*

– *Explica-te.*

– *Senhor, a explicação é fácil; mas permiti que vos diga: recolhei primeiro esse bom velho; dai-lhe o melhor lugar, mandai que as mais afinadas cítaras e alaúdes o recebam com os mais divinos coros...*

– *Sabes o que ele fez?* – perguntou o Senhor, com os olhos cheios de doçura.

– *Não, mas provavelmente é dos últi-*

mos que virão ter convosco. Não tarda muito que o céu fique semelhante a uma casa vazia, por causa do preço, que é alto. Vou edificar uma hospedaria barata; em duas palavras, vou fundar uma igreja.

– *Vieste dizê-la, não legitimá-la.* – advertiu o Senhor.

– *Tendes razão* – acudiu o Diabo – *mas o amor-próprio gosta de ouvir o aplauso dos mestres. Verdade é que neste caso seria o aplauso de um mestre vencido, e uma tal exigência... Senhor, desço à Terra; vou lançar a minha pedra fundamental.*

– *Só agora concluí uma observação, começada desde alguns séculos, e é que as virtudes, filhas do céu, são em grande número comparáveis a rainhas, cujo manto de veludo rematasse em franjas de algodão. Ora, eu proponho-me a puxá-las por essa franja, e trazê-las todas para minha igreja; atrás delas virão as de seda pura...*

– *Velho retórico!* – murmurou o Senhor.

Nisso, os serafins agitaram as asas pesadas de fastio e sono. Miguel e Gabriel fitaram no Senhor um olhar de súplica. Deus interrompeu o Diabo.

– *Tu és vulgar, que é o pior que pode acontecer a um espírito da tua espécie.* – replicou-lhe o Senhor. *Tudo o que dizes ou digas está dito e redito pelos moralistas do mundo. É assunto gasto; e se não tens força, nem originalidade para renovar um assunto gasto, melhor é que te cales e te retires. Olha; todas as minhas legiões mostram no rosto os sinais vivos do tédio que lhes dá. Esse mesmo ancião parece enjoado; e sabes tu o que ele fez?*

– *Já vos disse que não.*

– *Depois de uma vida honesta, teve uma morte sublime. Colhido em um naufrágio, ia salvar-se numa tábua; mas viu um casal de noivos, na flor da vida, que se debatiam já com a morte; deu-lhes a tábua de salvação e mergulhou na eternidade. Nenhum público: a água e o céu por cima. Onde achas aí a franja de algodão?*

– *Senhor, eu sou, como sabeis, o espírito que nega.*

– *Negas esta morte?*

– *Nego tudo. A misantropia pode tomar aspecto de caridade; deixar a vida aos ou-*

tros, para um misantropo, é realmente aborrecê-los...

– *Retórico e sutil!* – exclamou o Senhor. – *Vai.*

O Diabo sentiu, de repente, que se achava no ar; dobrou as asas, e, como um raio, caiu na Terra.

Capítulo III – A boa nova aos homens

Um vez na Terra, o Diabo não perdeu um minuto. Deu-se pressa em enfiar a cogula beneditina, como hábito de boa fama, e entrou a espalhar uma doutrina nova e extraordinária, com uma voz que reboava nas entranhas do século. Ele prometia aos seus discípulos e fiéis as delícias da Terra, todas as glórias, os deleites mais íntimos. Confessava que era o Diabo; mas confessava-o para retificar a noção que os homens tinham dele e desmentir as histórias que a seu respeito contavam as velhas beatas.

– *Sim, sou o Diabo* – repetia ele – *não o Diabo das noites sulfúreas, dos contos soníferos, terror das crianças, mas o Diabo verdadeiro e único, o próprio gênio da natureza, a que se deu aquele nome para arredá-lo do coração dos homens. Vê-me gentil e airoso. Sou o vosso verdadeiro pai. Vamos lá: tomai daquele nome, inventado para meu desdouro, fazei dele um troféu e um lábaro, e eu vos darei tudo, tudo, tudo, tudo, tudo...*

Clamava ele que as virtudes aceitas deviam ser substituídas por outras, que eram as naturais e legítimas. A soberba, a luxúria, a preguiça foram reabilitadas, e assim também a avareza, que declarou não ser mais do que a mãe da economia, com a diferença que a mãe era robusta, e a filha uma esgalgada. A ira tinha a melhor defesa na existência de Homero. Sem o furor de Aquiles, não haveria a Ilíada: “*Musa, canta a cólera de Aquiles, filho de Peleu (...)*” O mesmo disse da gula, que produziu as melhores páginas de Rabelais, e muitos bons versos do Hissope; virtude tão superior, que ninguém se lembra das batalhas de Luculo, mas das suas ceias; foi a gula que realmente o fez imortal. Mas, ainda pondo de lado essas razões de ordem literária ou histórica, para só

mostrar o valor intrínseco daquela virtude, quem negaria que era muito melhor sentir na boca e no ventre os bons manjares, em grande cópia, do que os maus bocados ou a saliva do jejum? Pela sua parte o Diabo prometia substituir a vinha do Senhor, expressão metafórica, pela vinha do Diabo, locução direta e verdadeira, pois não faltaria nunca aos seus com o fruto das mais belas cepas do mundo. Quanto à inveja, pregou friamente que era a virtude principal, origem de prosperidades infinitas; virtude preciosa, que chegava a suprir todas as outras, e ao próprio talento.

As turbas corriam atrás dele entusiasmadas. O Diabo incutia-lhes, a grandes golpes de eloquência, toda a nova ordem de cousas, trocando a noção delas, fazendo amar as perversas e detestar as sãs.

Nada mais curioso, por exemplo, do que a definição que ele dava da fraude. Chamava-lhe o braço esquerdo do homem; o braço direito era a força; e concluía: muitos homens são canhotos, eis tudo. Ora, ele não exigia que todos fossem canhotos; não era exclusivista. Que uns fossem canhotos, outros destros; aceitava a todos, menos os que não fossem nada. A demonstração, porém, mais rigorosa e profunda, foi a da venalidade. Um casuísta do tempo chegou a confessar que era um monumento de lógica. A venalidade, disse o Diabo, era o exercício de um direito superior a todos os direitos. Se tu podes vender a tua casa, o teu boi, o teu sapato, teu chapéu, cousas que são tuas por uma razão jurídica e legal, mas que em todo caso, estão fora de ti, como é que não podes vender a tua opinião, o teu voto, a tua palavra, a tua fé, cousas que são mais do que tuas, porque são a tua própria consciência, isto é, tu mesmo?

À vista do preconceito social, conviria dissimular o exercício de um direito tão legítimo, o que era exercer ao mesmo tempo a venalidade e a hipocrisia, isto é, merecer duplicadamente.

E descia, e subia, examinava tudo, retificava tudo. Está claro que combateu o perdão das injúrias e outras máximas de brandura e cordialidade. Não proibiu formalmente a calúnia gratuita, mas induziu a exercê-

la mediante retribuição, ou pecuniária, ou de outra espécie; nos casos, porém, em que ela fosse uma expansão imperiosa da força imaginativa, e nada mais, proibia receber nenhum salário, pois equivalia a fazer pagar a transpiração. Todas as formas de respeito foram condenadas por ele, como elementos possíveis de um certo decoro social e pessoal; salva, todavia, a única exceção do interesse. Mas essa mesma exceção foi logo eliminada, pela consideração de que o interesse, convertendo o respeito em simples adulação, era este o sentimento aplicado e não aquele.

Para rematar a obra, entendeu o Diabo que lhe cumpria cortar por toda a solidariedade humana. Com efeito, o amor do próximo era um obstáculo grave à nova instituição. Ele mostrou que essa regra era uma simples invenção de parasitar e negociantes insolváveis; não se devia dar ao próximo senão indiferença; em alguns casos, ódio ou desprezo. Chegou à demonstração de que a noção de próximo era errada, e citava esta frase de um padre de Nápoles, aquele fino e letrado Galiani, que escrevia a uma das marquesas do antigo regimen: "*Leve a breca o próximo! Não há próximo!*" A única hipótese em que ele permitia amar ao próximo era quando se tratasse de amar as damas alheias, porque essa espécie de amor tinha a particularidade de não ser outra coisa mais do que o amor do indivíduo a si mesmo.

Capítulo IV – Franjas e franjas

A previsão do Diabo verificou-se. Todas as virtudes cuja capa de veludo acabava em franja de algodão, uma vez puxadas pela franja, deitavam a capa às urtigas e vinham alistar-se na igreja nova. Atrás, foram chegando as outras, e o tempo abençoou a instituição. A igreja fundara-se; a doutrina propagava-se; não havia uma região do globo que não a conhecesse, uma língua que não a traduzisse, uma raça que não a amasse. O Diabo alçou brados de triunfo.

Um dia, porém, longos anos depois, notou o Diabo que muitos dos seus fiéis, às escondidas, praticavam as antigas virtudes. Não as praticavam todas, nem integralmente, mas algumas, por partes, e, como digo, às ocultas. Certos glutões

recolhiam-se a comer frugalmente três ou quatro vezes por ano, justamente em dias de preceito católico; muitos avaros davam esmolas, à noite, ou nas ruas mal povoadas; vários dilapidadores do erário restituíam-lhe pequenas quantias.

A descoberta assombrou o Diabo. Meteu-se a conhecer mais diretamente o mal, e viu que lavrara muito. Alguns casos eram até incompreensíveis, como o de um droguista do Levante, que envenenara longamente uma geração inteira, e, com o produto das drogas socorria os filhos das vítimas. No Cairo achou um perfeito ladrão de camelos, que tapava a cara para ir às mesquitas. O Diabo deu com ele à entrada de uma, lançou-lhe em rosto o procedimento; ele negou, dizendo que ia ali roubar o camelo de um *drogman*; roubou-o, com efeito, à vista do Diabo e foi dá-lo de presente a um muezim, que rezou por ele a Alá. O manuscrito beneditino cita muitas outras descobertas extraordinárias, entre elas esta, que desorientou completamente o Diabo. Um dos seus melhores apóstolos era um calabrês, varão de cinqüenta anos, insigne falsificador de documentos, que possuía uma bela casa na campanha romana, telas, estátuas, biblioteca, etc. Era a fraude em pessoa; chegava a meter-se na cama para não confessar que estava são. Pois esse dava gratificações aos criados. Tendo angariado a amizade de um cônego, ia todas as semanas confessar-se com ele, numa capela solitária; e, conquanto não lhe desvendasse nenhuma das suas ações secretas, benzia-se duas vezes, ao ajoelhar-se, e ao levantar-se. O Diabo mal pôde crer em tamanha aleivosia. Mas não havia como duvidar; o caso era verdadeiro.

Voou de novo ao céu, trêmulo de raiva, ansioso de conhecer a causa secreta de tão singular fenômeno. Deus ouviu-o com infinita complacência; não o interrompeu, não respondeu, não triunfou, sequer, daquela agonia satânica. Pôs os olhos nele, e disse-lhe:

– *Que queres tu, meu pobre Diabo? As capas de algodão têm agora franjas de seda, como as de veludo tiveram franjas de algodão. Que queres tu? É a eterna contradição humana.* ■



Maj.-Brig.-do-Ar Ref.
Othon Chouin Monteiro

Aerolíneas

Quatro ou cinco aeronaves comerciais estavam alinhadas na lateral do campo, entre elas uma da Aerolíneas Argentinas, esperando autorização para decolagem, na pista 14 do aeroporto do Galeão. Elas aguardavam o pouso de um C-54 da nossa Força Aérea que estava na reta final.

Naquele tempo só havia uma pista de pouso e decolagem no Galeão, a 14/32. Os aviões eram obrigados a esperar que o avião que estivesse pousando saísse da pista para poderem iniciar sua corrida de decolagem, o que, evidentemente, irritava muito os pilotos que aguardavam permissão para entrar na pista, pela demora que o procedimento acarretava.

Depois de alguns minutos, o C-54 efetuou o pouso, bem na frente dos aviões que o aguardavam, e deu uma forte placada.

Na hora, algum gozador não perdeu a chance e falou pelo rádio:

– *Que pouso de merda!*

O piloto do C-54, já aborrecido pelo mau pouso feito, não achou graça nenhuma na brincadeira e, de muito mau humor, entrou na frequência e mandou que a Torre reportasse a irregularidade: a utilização do rádio para uso não operacional.

O problema é que o Operador na Torre, que também ouvira a mensagem, não tinha como identificar o autor da brincadeira. A mensagem saíra clara, mas, evidentemente, sem nenhuma identificação da aeronave que a emitira, por isso, tentando cumprir a ordem recebida, ele pediu que o avião que fizera o comentário se identificasse.

Ninguém se manifestou por algum tempo até que algum gaiato, provavelmente o próprio gozador que iniciara a brincadeira, falou pelo rádio:

– *Foi o Aerolíneas!*

Nessa hora, o piloto do Aerolíneas reagiu e falou com voz pausada e com clareza:

– *Yo no hablé nada, pero que fue una mierda, fue!* ■

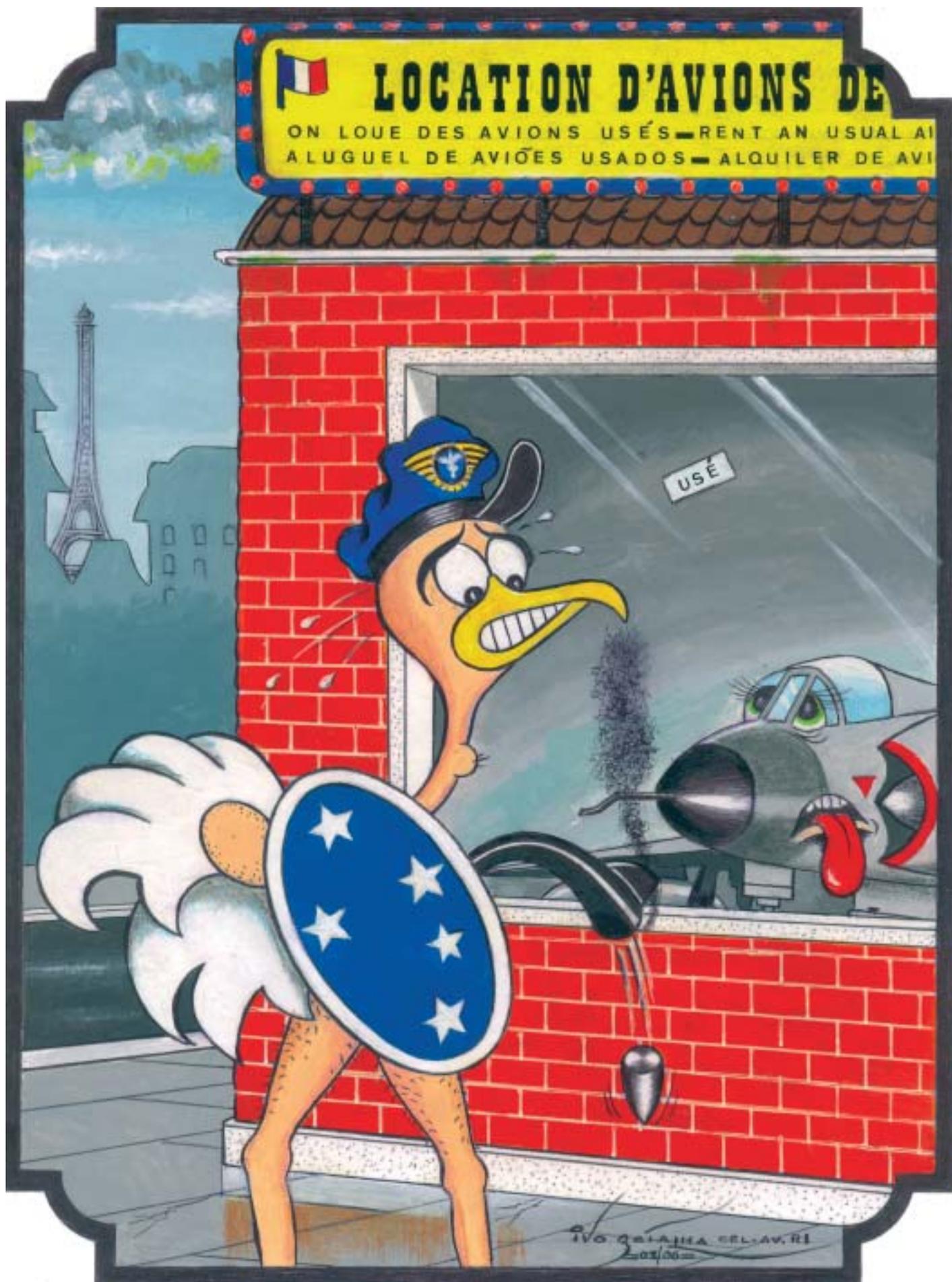


Ilustração de Ivo Batalha - Cel.-Av. R1